



UvA-DARE (Digital Academic Repository)

Van mainport tot brainport

Levelt, M.

Publication date

2010

Document Version

Final published version

Published in

Rooilijn

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Levelt, M. (2010). Van mainport tot brainport. *Rooilijn*, 43(6), 392-399.

General rights

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

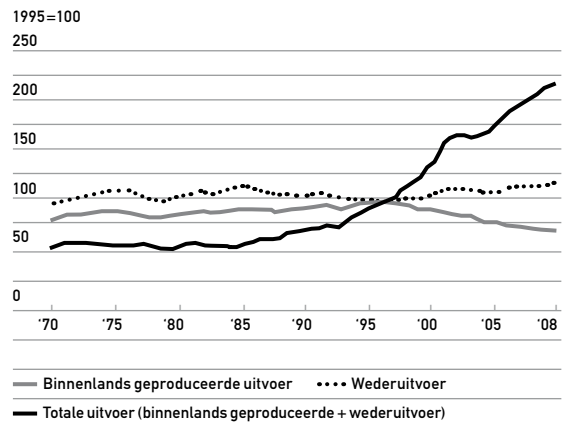
Van mainport tot brainport



Sinds de jaren tachtig van de vorige eeuw hebben transport en distributie met Rotterdam en Schiphol als mainports een prominente plaats gekregen in het ruimtelijk en economisch beleid. Nu buitenlandse concurrentie op het gebied van transport en distributie toeneemt, wordt gezocht naar een nieuwe manier om Nederland als mainport concurrerend te houden. Veel wordt verwacht van de ontwikkeling van logistieke kennis en innovaties. Als de ontwikkeling van de mainport en de relatie tussen logistieke kennis en distributieactiviteiten nader wordt bekeken, blijkt dit niet helemaal terecht.

Sinds de jaren tachtig van de vorige eeuw zijn transport en distributie als belangrijke sectoren van de economie aangemerkt. Het gevolg was dat de ontwikkeling van de mainport als motor van de economie centraal kwam te staan in het Nederlandse ruimtelijk en economisch beleid. Onder andere door de aanwezigheid van grote zeehavens en de luchthaven Schiphol, een snelle en veelal geautomatiseerde douaneafhandeling, een prettig fiscaal klimaat en goede achterlandverbindingen heeft Nederland zich ontwikkeld tot het belangrijkste distributieland van Europa. Vele multinationals kozen Nederland als locatie voor hun centrale Europese pakhuizen toen zij vanaf 1992 met het ingaan van de Europese douane-unie hun Europese distributie begonnen te centraliseren (De Ligt en Wever, 1998). Ook veel aftersales-diensten en centra voor reserveonderdelen zijn sindsdien in Nederland gevestigd. Hierdoor werden goederen die eerder slechts door Nederland werden vervoerd op weg naar het Europese achterland, in toenemende mate ook in Nederland op- en overgeslagen. Nederland werd een wederuitvoerland waar goederen worden ingevoerd, van een gebruiksaanwijzing, stekker of een nieuwe doos worden voorzien en weer worden uitgevoerd. Daarmee groeide de wederuitvoer (zie figuur 1). Aan het eind van de jaren negentig begon

Figuur 1: Volume binnenlands geproduceerde uitvoer, wederuitvoer en totale uitvoer van fabricaten ten opzichte van relevante wereldhandel, 1970-2008
(bron: Mellens e.a., 2007, p. 26)



de tot dan toe succesvolle strategie om Nederland distributieland te laten zijn echter gebreken te vertonen. Duitsland en België kwamen op als concurrenten. Tussen 1992 en 2003 daalde het marktaandeel van Rotterdam in de Hamburg-Le Havrerange van 44 naar 38,4 procent (Gemeente Rotterdam, 2004, p. 28).

Het aandeel van de Rotterdamse haven liep vooral terug in de containeroverslag. Lag het marktaandeel in 1992 nog op 39 procent, in 2003 was dit teruggelopen tot 29 procent. Om het tij te keren proberen overheden en bedrijfsleven de mainport te versterken door de ontwikkeling van een logistieke *brainport*: een cluster van logistieke kennis en innovatie en een logistiek regiecentrum voor grote multinationals.

Wat deze beleidsmatige koerswijziging voor de Nederlandse mainport betekent, is echter lang niet zo eenduidig als het wellicht op het eerste gezicht lijkt. Vooral omdat weinig zekerheid bestaat over de relatie tussen logistieke kennis – kennis om logistieke processen te ontwerpen en machines en systemen te bouwen om goederenstromen af te handelen in havens en pakhuizen – en fysieke distributie. Die relatie is in het verleden nogal eens veranderd. Zo was de zestiende-eeuwse stapelmarkt in Nederland, waar producten werden op- en overgeslagen, ook een informatiemarkt waarvandaan stromen die Nederland niet aandeden werden gecoördineerd. In de achttiende eeuw verloor Nederland veel van de fysieke stromen maar bleef nog wel een belangrijke rol spelen als aanbieder van handelsdiensten (Jonker en Sluyterman, 2000). In dit artikel wordt de ontwikkeling van de Nederlandse mainport daarom in historisch perspectief geplaatst. Eerst wordt nagegaan hoe Nederland een mainport werd. Er wordt ingezoomd op de vraag wat het betekent hét distributieknooppunt van Europa te zijn en welke activiteiten daarmee naar Nederland werden getrokken. Vervolgens wordt ingegaan op de recente koerswijziging in het mainportbeleid, namelijk die in de richting van een logistieke brainport. Daarna volgt een analyse van de relatie tussen distributie en logistiek in de *supplychains* van grote multinationals. Hoe worden deze ketens aangestuurd en wat bepaalt waar enerzijds logistieke en anderzijds distributiefuncties terecht komen? Met behulp van deze analyse kan de strategie om van de mainport een logistieke brainport te maken worden beoordeeld en kunnen verwachtingen over de toekomst van Nederland als distributieland worden uitgesproken.

Een nieuwe economische koers

De ontwikkeling van Nederland als distributieknooppunt van Europa start in de jaren tachtig van de vorige eeuw en kan worden gezien als een vorm van industriepolitiek (Terhorst en Van de Ven, 1998). Tot die tijd was industriepolitiek gevoerd door specifieke sectoren en bedrijven van staatssteun te voorzien. Dit werd in de jaren zeventig onontbeerlijk geacht toen vooral productiebedrijven het zwaar kregen door sterke loonstijgingen. Dit bleek geen goede zet. Slecht functionerende bedrijven werden zo in stand gehouden. Van een echte investering in versterking van de economie was geen sprake. Het debacle rond de staatssteun aan scheepsbouwer Rijn-Schelde-Velrome die uiteindelijk toch failliet ging, maakte dit pijnlijk duidelijk. De grote opschudding en parlementaire enquête die volgden, leidden tot een nieuwe politieke koers (Fennema en Heemskerk, 2008). Directe staatssteun aan bedrijven werd uit den boze, ook omdat Europese regelgeving doordrong die dit verbod. In plaats daarvan richtte het beleid zich op investeringen in de economische basisvoorwaarden en de sterkste Nederlandse sectoren en regio's. Transport en distributie werd als zo'n sterke sector gezien (Commissie Wagner, 1981).

Zo ontstond ruimte voor een economisch beleid waarin infrastructuurontwikkeling centraal stond. Met het Akkoord van Wassenaar uit 1982 werd bovendien loonmatiging ingezet als middel om de economie weer concurrerend te maken, wat gunstig is voor sectoren met veel laaggeschoold, arbeidsintensief werk zoals transport en distributie. Verschillende rapporten verschenen die lieten zien welke economische kansen voor Nederland in het verschiep lagen als Europese haven en distributieknooppunt. Eerst waren dit rapporten en plannen van individuele spelers in deze sector, zoals het rapport over de toekomst van de haven van Rotterdam uit 1983 (Poeth en Van Dongen, 1983), of het *Beleidsvoornemen Masterplan Schiphol 2003* uit 1989 en het rapport van de Commissie Van der Zwan uit 1986 waarin gepleit werd voor de ontwikkeling van Schiphol tot een "Rotterdam van de lucht" en de luchthaven werd neergezet als een belangrijke motor

van de Nederlandse economie. In 1986 culmineerde de lobby van verschillende groepen in de instelling van de Commissie Nederland Distributieland door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze commissie leverde het rapport *Gateway Holland, vormgeven aan een initiatief* op. Hierin werd gesteld dat transport en distributie erg belangrijk waren voor de Nederlandse economie. Schiphol en Rotterdam werden hierin als de twee belangrijkste economische motoren van Nederland aangewezen die versterkt moesten worden.

Mainportontwikkeling in beleid

Om Nederland inderdaad tot distributieknooppunt te laten uitgroeien werd de commissie in 1987 tot de Vereniging Nederland Distributieland omgevormd. Deelnemers van de vereniging waren de Ministeries van Economische zaken en van Verkeer en Waterstaat, Schiphol, de haven van Rotterdam, en een aantal grote banken en bedrijven (NedLloyd, ECT, KLM). Ook verschillende ondernemersorganisaties in transport en logistiek sloten zich aan bij Nederland Distributieland. Het doel van de vereniging was de ontwikkeling van Nederland als mainport te bevorderen door te lobbyen voor investeringen in transportinfrastructuur en door buitenlandse bedrijven de weg te wijzen naar Nederland voor de vestiging van hun logistieke en distributieactiviteiten. Meer recent laat Nederland Distributieland in vele rapporten zien hoe aantrekkelijk Nederland als vestigingsland is voor Europese distributiecentra, niet alleen door haar ligging maar ook door relatief lage kosten voor arbeid, aantrekkelijke belastingen en een grote talenkennis (bijvoorbeeld NDL/HIDC 2005, 2009).

Eind jaren tachtig werd de ontwikkeling van de mainport als economische ontwikkelingsstrategie voor Nederland verankerd in het nationale ruimtelijk en economisch beleid. In de *Vierde Nota* (1988) werd het een officieel beleidsdoel om Nederland ook ruimtelijk zodanig te ontwikkelen dat de rol als mainport kon worden gefaciliteerd (Van Duinen, 2004). In 1995 staat in de *Nota Ruimte voor Regio's* van het Ministerie van Economische Zaken het belang van de mainport voor de Nederlandse economie centraal. Er wordt gewezen

op het belang van investeringen in de infrastructuur, met name in het spoor voor goederenvervoer, om Nederland beter met het Europese achterland te verbinden. De *Nota Ruimtelijk Economisch Beleid* van 1999 herbevestigt het belang van de ontwikkeling van deze achterlandverbindingen. Ook in het nieuwe millennium blijft de mainport als motor van de Nederlandse economie en het belang van de ontwikkeling van de haven van Rotterdam en de luchthaven Schiphol terugkeren in het ruimtelijk en economisch beleid (*Nota Pieken in de Delta*, 2004; *Vijfde Nota* 2005).

Infrastructuurontwikkeling gaat echter niet zo snel. Pas het laatste decennium worden er flink wat projecten opgeleverd. In 2003 ging de vijfde baan van Schiphol open, de Betuweroute is sinds 2007 in gebruik. Met de aanleg van de Tweede Maasvlakte is pas in 2008 begonnen. Veel eerder echter is de goederenafhandeling efficiënter gemaakt door technische vernieuwingen in de havens en bij de douane. In 1986 is de afhandeling van importen bij de douane geautomatiseerd (Sagitta). In 1987 werd een papierloze douaneprocedure mogelijk en rond diezelfde tijd introduceerde Schiphol het communicatiesysteem Cargonout. Dit systeem maakte het mogelijk voor vrachtafhandelaars en transportbedrijven de planning beter op elkaar af te stemmen en daardoor efficiënter te werken. Een andere belangrijke maatregel was de invoering van de mogelijkheid de betaling van invoerheffingen uit te stellen op goederen die in een distributiecentrum terecht komen. Deze zogenaamde artikel-23-procedure levert bedrijven belastingvoordeel op bij wederuitvoer. Hierdoor hoeven ze niet eerst belasting te betalen bij de invoer om die belasting vervolgens weer terug te vragen als ze na verloop van tijd die goederen weer uitvoeren. Hoewel dit systeem met het wegvallen van de binnengrenzen overal in de EU is toegestaan, is de douane maar in weinig landen ingesteld op het toepassen van deze procedure. Van recenter datum zijn de introductie in respectievelijk 2000 en 2002 van de havencommunicatiesystemen PortNet en Portinfolink in de havens van Amsterdam en Rotterdam en hun samengaan in Portbase in 2009.

Mainport onder druk

Recent tekenen zich veranderingen af die de Nederlandse functie van Europees distributiecentrum onder druk zetten. Ten eerste zijn onze naaste concurrenten, Duitsland en België, in opkomst als distributielanden. Distributiecentra zijn vooral met containeroverslag verbonden en juist daar heeft Rotterdam flink marktaandeel ingeleverd aan Antwerpen en Bremen. In navolging van Rotterdam en Amsterdam hebben Antwerpen en de havens van Hamburg en Bremen geïnvesteerd in hun achterlandverbindingen en containerhavens. Zodoende weten zij nu ook een deel van de containers naar Europa aan te trekken (Commissie Van Laarhoven, 2006; Gemeente Rotterdam, 2004; Havenbedrijf Rotterdam N.V., 2008). Een andere oorzaak voor de afname van het belang van Rotterdam als mainport kan de ontwikkeling in de richting van *multi-porting* zijn waarbij intercontinentale containerschepen verschillende bestemmingshavens aandoen om de lading dicht bij de klant af te leveren (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004, p. 72). Dit afstappen van centrale overslag en distributie zien we ook terug bij de verladers die deels terugkeren naar een Europese distributie via verschillende kleinere regionale distributiecentra (Gemeente Rotterdam, 2004, p. 41). Als dit gebeurt zal een deel van de activiteiten die nu in distributiecentra in Nederland plaatsvinden, zich verplaatsen naar deze kleinere centra elders in Europa en zal de toegevoegde waarde in Nederland afnemen. Terwijl een euro wederuitvoer goed is voor tien cent toegevoegde waarde, levert een euro doorvoer namelijk slechts anderhalve cent aan toegevoegde waarde op (TNO Inro, 2003, p. xii). Ten derde zien we dat steeds meer waardetoevoegende activiteiten waarbij producten landenspecifiek of winkelklaar worden gemaakt, verplaatst worden naar productielanden in Azië waar dit goedkoper kan gebeuren (Levelt, 2010).

De toenemende concurrentie uit het buitenland, heeft er toe geleid dat verladers en logistiek dienstverleners zich hebben verenigd in de Commissie Van Laarhoven. Deze commissie heeft inmiddels drie rapporten geschreven met een analyse van de problemen in de

Nederlandse mainport en een strategie om deze te boven te komen. Volgens de commissie kan Nederland zich ontwikkelen tot een gewilde vestigingslocatie voor *regiecenters* voor de aansturing van supplychains van grote multinationals (Commissie Van Laarhoven, 2008). Hiermee worden supplychainplanningafdelingen bedoeld waar zowel logistiek ontwerp kan plaatsvinden als monitoring en aansturing van de supplychain. Om de logistieke kennis in Nederland te ontwikkelen en te versterken hebben de universiteiten van Rotterdam, Delft, Eindhoven, Tilburg en Twente onlangs in Breda het Logistiek Topinstituut geopend. Een supplychaincampus bij het instituut moet voor de kruisbestuiving tussen onderzoek en het bedrijfsleven gaan zorgen. Het bedrijfsleven draagt ongeveer vijftienvertig miljoen euro bij aan het initiatief. Zo'n zeventig bedrijven uit Zuid-Nederland willen het topinstituut ondersteunen door medewerkers beschikbaar te stellen en onderzoeksopdrachten te geven. Het topinstituut en de supplychaincampus worden ook vanuit de overheid gesteund. De gemeente Breda en de provincie dragen samen ruim tien miljoen euro bij. De Ministeries van Economische Zaken en Verkeer en Waterstaat hebben logistiek aangewezen als een officieel speerpunt in het Nederlandse innovatiebeleid. Het kabinet onderstreep dit met een bijdrage van vijftienvertig miljoen voor de logistieke sector tot 2013 (Ministerie van Economische Zaken, 2010). Dit markeert een verschuiving van de aandacht van grote infrastructurele investeringen in de jaren tachtig en negentig naar een focus op de ontwikkeling van kennis en innovatie om de economie te stimuleren. Het is echter de vraag wat dit betekent voor de hiervoor besproken distributieactiviteiten: worden die zo ook behouden? Of zijn distributie en logistiek los te koppelen van elkaar?

Distributie en logistieke regie

Het is niet vanzelfsprekend dat de aanwezigheid van logistieke kennis in Nederland samengaat met stromen in de supplychain. Dit wordt duidelijk door te kijken naar de besluitvorming over logistiek en distributie binnen bedrijven. Multinationals hebben de neiging om een sterke greep te houden op voorraadbeheer en

de logistieke organisatie van de aanvoer van goederen. Vooral als producten een korte doorlooptijd kennen waardoor het belangrijk is dat producten snel en zonder hapering de eindconsument bereiken, willen multinationals zelf bepalen hoe zij de logistiek inrichten en de processen controleren (Levelt, 2010, p. 196). Die wens om de processen stevig in de hand te houden zien we terug in de nauwkeurige prestatiecontracten met logistiek dienstverleners. Niets wordt aan het toeval overgelaten. Wie de prestatienormen niet haalt, verspeelt de kans op een nieuw contract. Jaarlijks en soms vaker worden dienstverleners tegen elkaar afgewogen. De macht van de multinationals is groot als het gaat om de uitvoering van de logistiek, ook al hebben ze deze uitbesteed (Levelt, 2010). Het ontwerpen van de logistiek en de controle over de uitvoering hoeven daarbij niet per se gevestigd te zijn op de plek waar de distributie plaatsvindt. Zo is bijvoorbeeld Zwitserland de laatste jaren met een gunstig belastingklimaat tamelijk succesvol in het aantrekken van supplychainregieafdelingen van grote multinationals die daar niet hun fysieke distributieknoppunt hebben (Commissie Van Laarhoven, 2008, p. 17). Dit wijst erop dat uitvoering van distributie (vervoer, op- en overslag) en controle over logistieke processen geografisch van elkaar losgekoppeld kunnen zijn.

Kijken we naar het proces van locatiekeuze voor distributiecentra, dan blijkt ook het omgekeerde te gelden: de aanwezigheid van logistieke kennis is niet bepalend voor waar distributieactiviteiten worden gevestigd. Dit zien we bijvoorbeeld terug in hoe de locatiekeuze van Europese distributiecentra van high-tech bedrijven en kledinglabels tot stand komt (Levelt, 2010). De aanwezige kennis van logistiek wordt gebruikt als deze bedrijven een distributiecentrum in Nederland openen, maar speelt geen of amper een rol bij de locatiekeuze voor dat distributiecentrum. Wanneer bedrijven op zoek gaan naar een geschikte locatie voor een Europees distributiecentrum – al dan niet met de hulp van een internationaal logistiek dienstverlener – blijkt de ligging ten opzichte van de afzetmarkt één van de belangrijkste overwegingen te zijn die bedrijven

maken. Hierbij spelen de aanwezigheid van infrastructuur en kenmerken van de douane een belangrijke rol. Als de douane niet snel en efficiënt werkt, kan een centrale locatie ten opzichte van de markt een waardeloze plek worden. Ook het fiscale klimaat en de beschikbaarheid van ruimte voor de vestiging zijn belangrijke overwegingen (Levelt, 2010, p. 211). Als een land of gebied op deze wijze eenmaal is gekozen, gaan bedrijven pas op zoek naar de optimale manier om de logistiek in te richten op deze locatie.

Logistiek dienstverleners die dit soort verkenningen voor multinationals maken, opereren vaak wereldwijd. Ontwerpkantoren van deze dienstverleners kunnen in Parijs zitten terwijl een Nederlands kantoor pas bij het advies betrokken raakt als Nederland in beeld komt als mogelijke vestigingslocatie op basis van vooral geografische overwegingen. Dit lijkt de conclusie te rechtvaardigen dat aanwezigheid van logistieke kennis niet direct bepalend is voor hoe distributiestromen zullen lopen: het begint bij de harde eisen gesteld aan de ligging ten opzichte van markten en de bereikbaarheid ervan.

Regie in de nieuwe mainport

Ondanks de losse band die tussen logistieke regie en distributie lijkt te bestaan, is het beleid sinds kort gericht op versterking van de in Nederland aanwezige logistieke kennis en innovatie om de concurrentiekracht van de Nederlandse mainport te versterken. De achterliggende gedachtegang is dat logistieke kennis in de toekomst belangrijker zal worden en dat regieafdelingen niet langer alleen op basis van een aantrekkelijk fiscaal klimaat aangetrokken kunnen worden. Verder wordt verondersteld dat logistieke regiecentra die in principe footloose zijn, verankerd kunnen raken in Nederland als deze eenmaal in Nederland zijn gevestigd, bijvoorbeeld doordat fiscale nationale regelgeving wordt verankerd in bedrijfssoftware (Commissie Van Laarhoven, 2008, p. 17). Daarnaast wordt gesteld dat het voor de verdere ontwikkeling van de ondersteunende logistieke diensten zoals regiecentra, van groot belang is dat voldoende fysieke logistieke activiteiten in Nederland worden verricht (p. 11).

Er wordt dus een relatie gelegd tussen een cluster van kennis en innovatie op het gebied van logistieke regie en de aanwezigheid van distributieactiviteiten. Zoals gezegd is die relatie niet zo duidelijk aanwezig in het huidige functioneren van de Nederlandse mainport. Toch lijkt er wel een situatie denkbaar waarin deze zaken wel aan elkaar en geografisch met elkaar zijn verbonden. Logistieke innovaties kunnen namelijk ook gericht zijn op het efficiënter en duurzamer maken van distributieactiviteiten in havens en logistieke centra. In een tijd dat duurzaamheid steeds belangrijker wordt voor bedrijven en ook de tijdsdruk in supplychains groter wordt doordat producten steeds modegevoeliger worden en minder op voorraad worden gemaakt, is dit misschien het meest interessante aanknopingspunt voor het aantrekken van distributiefuncties door middel van logistieke kennis en innovatie. Het gaat dan om het inzetten van logistieke kennis in de mainport om de processen duurzamer en efficiënter te maken. Hiervoor is vaak ook samenwerking tussen logistiek dienstverleners en verladers nodig, iets wat niet vanzelf spreekt maar wat als het lukt, een unieke kracht van Nederland kan zijn. Dit leidt echter niet per se tot het in handen krijgen van de logistieke regie.

De rol van Nederland als mainport en de oorzaken voor haar succes kunnen ook van een heel andere kant bekeken worden. Het is goed hier kort bij stil te staan alvorens conclusies te trekken over de ontwikkeling van Nederland als logistieke brainport. Behalve een gunstige ligging ten opzichte van het Europese achterland, heeft Nederland misschien vooral een goed imago als het om distributie en transport gaat. Sommige logistiek dienstverleners menen dat dit de voornaamste reden is waarom Nederland zo veel bedrijven weet aan te trekken (Levelt, 2010). Misschien zijn de achterlandverbindingen wel helemaal niet zo bepalend geweest voor het succes van Nederland als vestigingslocatie voor Europese distributiecentra. Het aantal Europese distributiecentra in Nederland groeide immers vooral vanaf 1992 toen de douane-unie ontstond. Kijken we naar de realisatie van infrastruc-

tuur zoals de Betuwelijn, de vijfde baan van Schiphol, de HSL, of de uitbreiding van de Rotterdamse haven, dan blijken die allemaal van later datum. Dit maakt de weg vrij om te speculeren over imago. Echter, al voor de opkomst van Nederland Distributieland is geïnvesteerd in achterlandverbindingen; het Amsterdam-Rijnkanaal werd bijvoorbeeld in 1952 voltooid. Bovendien waren al voor 1992 twee belangrijke innovaties doorgevoerd die de douane en havens efficiënter hebben gemaakt (Sagitta in 1986, Cargonout in 1987). Ook de artikel-23-procedure die met de vorming van de douane-unie in heel Europa in principe mogelijk werd, kwam eigenlijk alleen in Nederland ook snel werkelijk tot uitvoer waardoor alleen in Nederland de voordelen van deze regeling behaald konden worden. Logistieke innovaties zijn misschien wel belangrijker geweest dan achterlandverbindingen voor de ontwikkeling van Nederland tot distributieland van Europa.

De mainport als regisseur?

Bovenstaande analyse maakt duidelijk dat het waarschijnlijk lastig is om een rol als regisseur van stromen af te dwingen. Multinationals met hun eigen hoofdkantoren en supplychainregieafdelingen blijven de baas in de keten, ook als zij veel uitvoerende of zelfs adviesfuncties hebben uitbesteed. Daarmee blijven de logistiek dienstverleners die zij inhuren vooral uitvoerders van logistieke concepten die elders zijn bedacht. Wanneer het wel zou lukken zoveel logistieke kennis te ontwikkelen dat regiecentra van multinationals worden aangetrokken, verankert dit op haar beurt niet automatisch ook distributieactiviteiten in Nederland. Nederland zou de regisseur kunnen worden van stromen door de havens van Duitsland en België of Zuid-Europa. Zeker met een tendens naar wat kleinere logistieke centra, kunnen ook de goederenstromen in Europa versnipperd raken. Omschakeling naar logistiek kenniscentrum is dus niet een garantie voor het behoud van goederenstromen en distributieactiviteiten in Nederland.

Het wordt een ander verhaal wanneer de logistieke kennis en innovatie worden ingezet om de distribu-

tiefaciliteiten in Nederland efficiënter en duurzamer te maken. Te denken valt aan de snelheid waarmee de douane goederen afhandelt, efficiëntere vormen van vervoer naar distributiecentra door initiatieven om ladingen van verschillende verladings te combineren of aan de ontwikkeling van klimaatneutrale en slimme distributiecentra. Dan zou opnieuw de structuur van de Nederlandse mainport worden versterkt. Of je dan ook werkelijk de regie van stromen naar de mainport trekt, blijft de vraag maar doet voor het succes van het innovatieve cluster dan waarschijnlijk niet ter zake. Het zou Nederland tot een aantrekkelijk distributiepunt maken voor verladings die zich willen onderscheiden met duurzaamheid en snelheid. Deze innovaties op het gebied van logistieke faciliteiten zouden bovendien een mooi exportproduct van Nederland kunnen zijn dat ook in andere havens haar diensten zou kunnen bewijzen. Het is geen gekke gedachte dat een cluster voor dit soort innovaties in distributiefaciliteiten niet kan bestaan zonder de stromen van goederen zelf nabij te hebben. In die zin kan de logistieke brainport niet zonder de mainport.

Melika Levell (m.levell@uva.nl) is postdoc onderzoeker bij het Amsterdam Institute for Social Science Research (AISSR) van de Universiteit van Amsterdam en redacteur van Rooilijn.

Literatuur

- Commissie Van Laarhoven (2006) *Eindrapportage Commissie Van Laarhoven: Naar een vitalere supply chain door krachtige innovatie*. Commissie Van laarhoven, Delft
- Commissie Van Laarhoven (2008) *Logistiek en supply chains: visie en ambitie voor Nederland*. Commissie Van Laarhoven, Delft
- Commissie Nederland Distributieland (1986) *Gateway Holland: vormgeven aan een initiatief*. McKinsey & Company
- Commissie Wagner (1981) *Een nieuw industrieel elan*. Sdu, Den Haag
- Duinen, L. van (2004) *Planning Imagery. The emergence and development of new planning concepts in Dutch national spatial policy*. Proefschrift Universiteit van Amsterdam, Amsterdam
- Fennema, M. & E. Heemskerk (2008) *Nieuwe netwerken. De elite en de ondergang van de NV Nederland*. Uitgeverij Bert Bakker, Amsterdam
- Gemeente Rotterdam (2004) *Havenplan 2020. Ruimte voor kwaliteit*. Gemeente Rotterdam, Rotterdam
- Havenbedrijf Rotterdam N.V. (2008) *Jaarverslag 2008*. Havenbedrijf Rotterdam N.V., Rotterdam
- Jonker, J. & K. Sluyterman (2000) *Thuis op de wereldmarkt. Nederlandse handelshuizen door de eeuwen heen*. Sdu Uitgevers, Den Haag
- Levelt, M. (2010) *Global trade & the Dutch hub. Understanding variegated forms of embeddedness of international trade in the Netherlands. Clothing, flowers, and high-tech products*. Proefschrift Universiteit van Amsterdam, Uitgeverij BOXPress, Oosterwijk
- Ligt, T. de & E. Wever (1998) 'European distribution centres: location patterns'. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, jg. 89, nr. 2, p. 217-223
- Mellens, M.C., H.G.A. Noordman & J.P. Verbruggen (2007) 'Wederuitvoer: internationale vergelijking en gevolgen voor prestatie-indicatoren'. CPB Document, nr. 143, Centraal Planbureau, Den Haag
- Ministerie van Economische Zaken (2010) *Topinstituut logistiek en supply chain campus in Breda*. Octrooicentrum Ministerie van EZ, www.octrooicentrum.nl/index.php/Nieuws-2009/20090415-1.html, 13-07-2010
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2004) *Achtergronddocument bij Nota zeehavens: ankers van de economie. Feiten en Cijfers*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Goederenvervoer, Den Haag
- NDL/HIDC (2005) *Arbeid werkt!*. Nederland Distributieland/Holland International Distribution Council, Zoetermeer
- NDL/HIDC (2009) *High quality competitive costs. Benchmarking the Netherlands as gateway to Europe*. Nederland Distributieland/Holland International Distribution Council, Zoetermeer
- Poeth, G. G. J. M. & H. J. van Dongen (1983) *Rotterdam of de noodzaak van een infrastructuur voor informatie*. Gemeente Rotterdam, Openbaar Lichaam Rijnmond, SVZ, Vereniging van Samenwerkende Vervoer- en Zeehavenondernemingen, Rotterdam
- Terhorst, P. J. F. & J. C. L. Van de Ven (1998) 'Urban policies and the 'polder model': two sides of the same coin'. *Tijdschrift voor Economische en Sociale geografie*, jg. 89, nr. 4, p. 467-473
- TNO Inro (2003) *De maatschappelijke betekenis van doorvoer. Een onderzoek naar de zuivere doorvoer van goederen door de Nederlandse zeehavens*. TNO Inro, Delft