



## Blijft Nederland distributieland?

**Auteur(s):**

Kuijpers, B.

*Verbonden aan de sectie Economie van Infrastructuren van de faculteit Techniek, Bestuur en Management, Technische Universiteit Delft.***Verschenen in:**

ESB, 85e jaargang, nr. 4260, pagina 492, 16 juni 2000

**Rubriek:****Trefwoord(en):**

*De belangstelling voor de distributiefunctie van Nederland neemt de laatste jaren af. Toch mag de filosofie 'Nederland distributieland' niet overboord worden gezet. De sterke afhankelijkheid in Europa van internationale handelsstromen zal de stroom containers die richting Nederland gaat, alleen maar vergroten. Kennis kan bij revitalisering van de distributieland-gedachte een belangrijke rol spelen.*

**Het is het afgelopen jaar relatief stil geworden rond het functioneren van Nederland als distributieland. De ontwikkelingen op de huizenmarkt, de werking van het poldermodel en de snelle groei van internetgerelateerde bedrijven en e-commerce hebben, ondanks enkele recente incidenten, veel meer de aandacht getrokken als motoren voor economische groei. De uitdagingen voor de ontwikkeling van Nederland lijken in andere sectoren te liggen dan in het laagwaardige, bulkgeoriënteerde vervoer van containers en daaraan gerelateerde activiteiten als 'value added logistics'. Moet de toekomst van onze economie niet eerder gevonden worden in relatief schone, kennisintensieve sectoren, zoals biotechnologie of entertainment? Spraakmakende, in Nederland geproduceerde 'content' als 'Big Brother' lijkt een meer representatief onderdeel van het nationale exportpakket van deze eeuw te worden dan het door ons land sjouwen van grote hoeveelheden containers met daarin elders geproduceerde content.**

De claim dat de Nederlandse economie zoveel verdient door de functie van Nederland distributieland - zeven procent van het bnp! - is niet alleen onjuist, maar geldt in de bedoelde zin ook voor de meeste andere landen in Europa. Volgens Europese statistische bronnen maakt de transportsector in Griekenland zelfs 9,4 procent van het bnp uit en is Griekenland daarmee dus het echte distributieland van Europa. Daarnaast is de rol van de mainports, als motoren of trekpaarden van economische groei, onlangs genuanceerd in dit blad <sup>1</sup>. Tenslotte heeft de Delftse hoogleraar Pols betoogd dat omvangrijke investeringen in onrendabele infrastructuur, waartoe hij investeringen die samenhangen met de functie van Nederland als distributieland rekent, (Betuwelijn), leiden tot achterblijvende economische groei <sup>2</sup>.

Maar in de snel veranderende economie van dit moment bestaan daarentegen ook grote kansen voor de herontdekking van het Nederland distributielandconcept. Van de ontwikkeling in de richting van een kenniseconomie wordt aangenomen dat deze gepaard gaat met een toename van het goederenvervoer <sup>3</sup>. De gevolgen van de brede toepassing van internethandel leiden tot een fundamenteel nieuwe inrichting van ketens en tot nieuwe mogelijkheden voor de distributieland-functie <sup>4</sup>.

In dit artikel staat de vraag centraal in hoeverre het distributieland-concept ook in de volgende decennia van belang is als beleidsconcept dat een centrale plaats verdient in de komende nota's van de ministeries van V&W en VROM; het *Nationale Verkeers- en Vervoersplan* en de *Vijfde Nota voor de Ruimtelijke Ordening*. En voorts: welke invulling moet aan dit distributieland-concept worden gegeven?

### *Het economisch belang van Nederland distributieland*

Het goederenvervoer kent drie belangrijke typen opdrachtgevers <sup>5</sup>. Allereerst gaat het om ondernemingen die tot de nationale productiehuishouding worden gerekend. Dit houdt de binnenlandse beleving en de im- en exportstromen van in Nederland gevestigde productie-, bouw- en handelsorganisaties in. Deze functie is een vitaal onderdeel van elke economie zonder welke daadwerkelijk alles stil staat.

Ten tweede worden diensten verleend aan buitenlandse opdrachtgevers. Hierbij gaat het om export van dienstverlening. Daarbij kan gedacht worden aan het overslaan in de Rotterdamse haven van een container uit Mexico met bestemming Duitsland in opdracht van een Amerikaanse opdrachtgever of aan het verschepen van een container van Japan naar de Verenigde Staten door een Nederlandse reder.

Ten derde gaat het om lading die tijdelijk binnen de Nederlandse grens in een entrepot of Europees distributiecentrum (EDC) is opgeslagen om vervolgens naar een ander land in Europa te worden vervoerd om daar in de Franse of Duitse productiehuishouding terecht te komen. Alhoewel de goederen zich binnen Nederland bevinden, maken zij geen deel uit van de nationale productiehuishouding.

De laatste twee functies zijn te beschouwen als distributieland-functie. De doorvoer en tijdelijke opslag van goederen via de Rotterdamse haven en Schiphol, beide goed voor ongeveer driekwart van het totale overgeslagen volume in beide havens, zijn hiervan een

uitdrukking. Is deze doorvoersfunctie heel belangrijk voor de mainports, ten opzichte van het vervoerde volume van Nederland als geheel is de functie aanmerkelijk bescheidener, zoals onlangs door de vrom-raad nog eens werd benadrukt <sup>6</sup>. Slechts een kwart van de door de Nederlandse transportsector vervoerde tonnen en een tiende van de door de sector gerealiseerde toegevoegde waarde blijkt met de distributieland-functie samen te hangen. Indien de bijdrage van het totale goederenvervoer, zorgvuldig gecorrigeerd naar 'eigen vervoer' en vervuiling als bepaalde categorieën personenvervoer en telecommunicatie, aan de nationale toegevoegde waarde en werkgelegenheid wordt vastgesteld op respectievelijk 5 en 3,6 procent <sup>7</sup>, dan is het aandeel van 'Nederland distributieland' ten hoogste 0,5 procent van zowel de nationale werkgelegenheid als de toegevoegde waarde, in plaats van zeven procent.

Afgezien van de absolute omvang van het economisch belang van de distributieland-functie is sprake van twee belangrijke afgeleide effecten. Het eerste effect hangt samen met de doorwerking van de sterke exportpositie van de Nederlandse transportsector op de binnenlandse markt. Ook het Nederlandse bedrijfsleven profiteert van de hoge kwaliteit en productiviteit die Nederlandse transportbedrijven op buitenlandse markten weten te realiseren. Wat de omvang van dit efficiëntie-effect is, is niet bekend. Wel is uit onderzoek duidelijk dat de kwaliteit van de Nederlandse transportsector gerelateerd aan de distributieland-functie een belangrijk motief is voor enkele recente investeringen in 'world scale' productiefaciliteiten in de chemische industrie in de Rotterdamse haven <sup>8</sup>.

Ten tweede is het Europees Distributie Centrum een belangrijke stap in de internationaliseringstrategie van het mondiaal opererende bedrijfsleven - een stap die overigens in de internationaliseringliteratuur bij wijze van uitzondering is beschreven <sup>9</sup>. Na via een EDC kennis te hebben gemaakt met de kwaliteit van het Nederlandse productiemilieu, zouden vervolginvesteringen in bijvoorbeeld productiefaciliteiten, laboratoria en (hoofd)kantoren kunnen worden uitgelokt. Uit onderzoek blijkt dat dit effect duidelijk zichtbaar is: één EDC in eigen beheer van een onderneming is in de loop der jaren goed voor gemiddeld 3,1 significante aanvullende investeringen van de betreffende onderneming in ons land <sup>10</sup>.

### **Crisisverschijnselen in distributieland**

Recentelijk hebben zich enkele alarmerende ontwikkelingen voorgedaan bij ondernemingen die sterk bij de distributieland-functie zijn betrokken.

Ten eerste is een aantal gezichtsbepalende ondernemingen (deels) in buitenlandse handen overgegaan. Zo heeft het transportbedrijf Nedlloyd, waarvan het hoofdkantoor in Rotterdam is gevestigd, zijn containeractiviteiten in een Nederlands/Britse onderneming ondergebracht, P&O Nedlloyd, en zijn logistieke en distributie-activiteiten verkocht aan Danzas/Deutsche Post. ECT, een ander Rotterdams kroonjuweel, is deels in handen van een onderneming uit Hong Kong en voert een moeizaam reorganisatieprogramma uit waarin de internationale activiteiten sterk worden teruggebracht. Daarnaast lijkt het veelbejubelde systeem van ect's geautomatiseerde containerterminal voor de reder SeaLand voorlopig geen navolging te krijgen in de containerindustrie en is SeaLand overgenomen door Maersk. Voorts is NS Cargo overgenomen door Deutsche Bahn. Alhoewel het een goed teken is dat er in het buitenland kennelijk interesse is voor bedrijven met een sterke positie in mainport Rotterdam, is de strategische beslissingskracht door deze transacties voor een belangrijk deel uit Nederland verschoven. Daarnaast hebben deze verschuivingen in eigendomsverhoudingen gevolgen voor financiële stromen: strikt gesproken is hierdoor geen sprake meer van export van dienstverlening en slinkt de omvang van de distributieland-functie.

Ten tweede is de economische potentie van EDC's afgenomen. Van EDC's werd op de lange termijn veel verwacht wat betreft groei van werkgelegenheid en toegevoegde waarde; met name wat betreft activiteiten als 'value added logistics' en 'postponed manufacturing' ofwel in tijd en ruimte uitgestelde productie <sup>11</sup>. Het grootste aandeel van EDC's in ons land is bestemd voor de pc-industrie. Juist in deze sector vindt op dit moment een dramatische wijziging in distributiestructuur plaats, waarbij de wijze waarop de Amerikaanse fabrikant Dell pc's via internet direct vanuit de fabriek, met voorbijgaan van edc's, naar de individuele klant distribueert, de industriestandaard lijkt te gaan worden. Compaq, 's werelds grootste pc-fabrikant en eigenaar van een van de grootste en meest opvallende EDC's in Nederland, gaat nu in versterkte mate eveneens opereren via een dergelijk op internet gebaseerd direct distributiesysteem. Hoewel EDC's een belangrijke functie blijven houden met name gerelateerd aan e-commerce, is het de vraag of de voorziene hoogwaardige, semi-industriële toegevoegde waarde-activiteiten in de toekomst in dergelijke centra plaats zullen vinden en EDC's tot meer zullen uitgroeien dan ruimtevreterende, wegtransport-intensieve, laagwaardige activiteiten.

Ten derde presteert de transportsector slecht op de internationale aandelenbeurzen. In het afgelopen jaar hebben ondernemingen, actief in het weg- en spoorvervoer, hun aandelen een vijfde minder waard zien worden. Deze structureel zwakke positie op de aandelenbeurzen is ook waar te nemen bij de kampioenen van de mainports. Nadat eerder de havenconcerns Nedlloyd, Pakhoed en Van Ommeren hun positie van actief aandeel op de beurs van Amsterdam verloren, raakte onlangs zelfs KLM, een representant van de meest dynamische sector binnen de verkeers- en vervoerswereld, zijn positie als AEX-fonds kwijt. En ook fondsen als Koninklijke Olie - de drijvende industriële onderneming binnen mainport Rotterdam - heeft op de internationale beurzen al lang niet meer de onaantastbare positie van weleer. Dergelijke 'motoren van aandeelhouders waarde' zijn nu ondernemingen als Cisco Systems, Oracle of Nokia en in Nederland KPN.

Ten vierde ondergraaft een aantal traditionele, aan de transportsector gerelateerde factoren het distributieland-beleid. De sector vergrijsst en belangrijke onderdelen als de haven van Rotterdam verliezen al jarenlang arbeidsplaatsen. Daarnaast is de sector weinig innovatief en kent ze een lage kennisintensiteit.

### **Een herontwerp**

Ondanks deze crisisverschijnselen zijn de achterliggende factoren van de distributieland-functie als gunstig te bestempelen. Zoals reeds opgemerkt, wordt ingeschat dat de overgang naar een kenniseconomie tot meer in plaats van minder transport zal leiden. Daarnaast blijkt uit onderzoek dat naast de voortschrijdende globalisering en de daarmee gepaard gaande verwachte verdubbeling van intercontinentale containerstromen tevens een sterke toename van goederenverkeersstromen binnen Europa wordt verwacht <sup>12</sup>. Een belangrijke oorzaak is gelegen in vergelijkbare herstructureringen als die welke Unilever onlangs aankondigde, waarbij een groot aantal fabrieken wordt gesloten teneinde meer rationeel te kunnen produceren om uiteindelijk de beurskoers 'duurzaam' op te krikken. Door de sluiting van kleinere fabrieken en de concentratie van de productie in een beperkt aantal grote vestigingen nemen transportstromen toe. Ook in de petrochemische industrie in mainport Rotterdam is een dergelijk consolidatieproces waarneembaar. Hierbij is sprake van een concentratie

van grootschalige productie-eenheden in clusters als het Rotterdamse en de gelijktijdige sluiting van kleinere, minder gunstig gelokaliseerde fabrieken elders in Europa. De achtergrond is dezelfde als bij Unilever: het structureel trachten te vergroten van de aandeelhouderswaarde. In het Rotterdamse petrochemische cluster heeft dit mede geresulteerd in een kleine verdubbeling van de chemische exportstromen in de periode 1992-1997. Eén van de achtergronden van de toename van goederenvervoerstromen is daarmee te herleiden tot strategieën om de aandeelhouder tevreden te stemmen.

Kortom: zowel op het wereldwijde, het Europese als het nationale schaalniveau zullen de goederenstromen en de vraag naar logistieke diensten toenemen als gevolg van de herstructurering van industriële processen. Daarboven komt nog eens de toename in vervoersstromen ten gevolge van de distributie van goederen besteld via internet. M. van Lier Lels, scheidend directeur van Van Gend & Loos, verwacht dat de hoeveelheid die per adres geleverd wordt afneemt terwijl het aantal adressen fors zal toenemen. Zij schat, met enige slagen om de arm, dat het aantal besteladressen van Van Gend & Loos zal vervijfvoudigen, van zestigduizend nu naar 300-duizend in de nabije toekomst, met idem zoveel kilometers om die pakjes te bezorgen<sup>13</sup>. Ook in, voor de distributielandfunctie relevante intercontinentale vervoersstromen, - met name via de lucht - worden dergelijke spectaculaire volume-effecten verwacht door de toename van wereldwijde inkoop via internethandel.

Het lijkt gezien deze ontwikkelingen een kwestie van tijd dat Nederland als distributieland uit zijn as zal herrijzen. De vraag is echter of we deze verwachte volumegroei zo goed mogelijk moeten accommoderen en de hiervoor genoemde bijdrage van 0,5 procent moeten uitbouwen, of dat de groei van containers, luchtvracht en koeriersdiensten dermate groot zal worden dat er duidelijke maatregelen genomen moeten worden om de groei van de distributielandfunctie af te remmen. In enkele recente rapporten worden adviezen gegeven ten aanzien van deze vraag. Daarbij gaat het om vier alternatieven voor de inrichting van Nederland gerelateerd aan het transport van goederen: selectie van goederenstromen aan de poort; de ontwikkeling van 'Nederland regieland', gericht op ketenregie; de ontwikkeling van brainports gericht op de stimulering van kennis in de transportsector, en het sjuwen van containers verder uitbouwen en moderniseren.

## **Vier alternatieven**

### *Selectie aan de poort*

Een eerste oplossing om op termijn niet om te komen in de stromen containers behelst het invoeren van een selectie van de goederenstromen die door ons land gaan. Deze, door de Raad voor V&W gedane, suggestie houdt in dat niet ten koste van alles zo veel mogelijk internationaal goederenvervoer via Nederland moet verlopen<sup>14</sup>. Het accent moet komen te liggen op goederenstromen met een hoogwaardig karakter, waar bovendien aanzienlijke waarde aan kan worden toegevoegd. In het verlengde daarvan is volgens de Raad een Europees zeehavenbeleid nodig waarbij havens primair hun natuurlijke achterland bedienen en waarbij de daarmee samenhangende spreiding gunstige gevolgen voor andere landen en voor Europa als geheel heeft, in plaats van dat een groot deel van de Europese containerstromen door Nederland loopt.

Een dergelijke selectie aan de poort van hoogwaardige goederenstromen lijkt een weinig zinvol advies. Ten eerste zijn de huidige goederenstromen reeds zeer hoogwaardig - zie het aandeel elektronica, vlees of farmaceutische goederen. Ten tweede: wie moet een dergelijke selectie uitvoeren? Moet een soort Europese OPTA voor de regulering van de gewenste internationale selectie van goederenstromen worden opgericht? Of een Naturalisatie en Immigratiedienst voor de inhoud van containers? De suggestie van de Raad dat elke haven zijn natuurlijke achterland moet bedienen is naïef. Achterlanden van zeehavens - zie bijvoorbeeld Antwerpen en Rotterdam wat betreft

Nordrhein-Westfalen - overlappen elkaar grotendeels en zijn door intermodale netwerken steeds meer als één Europees geheel te zien. De tijd dat elke haven zijn eigen achterland had is reeds lang voorbij: natuurlijke achterlanden zijn niet meer te definiëren. Selectie aan de poort, kortom, is geen zinvol alternatief.

### *Nederland regieland*

Een tweede alternatief is het stimuleren van logistieke ketenregie. Ketenregie is een activiteit waaraan door sommigen welhaast mythische proporties worden toegedicht<sup>15</sup>. Een ketenregisseur is in deze visie een intellectuele, zeer hoog opgeleide logistieke beslisser die wikt en weegt over de juiste (dat wil zeggen: meest efficiënte) route die goederenstromen moeten afleggen. Deze ketenregisseur zou de plaats van de sjouwer moeten innemen in het distributieland. Hierdoor vindt niet alleen een opwaardering van de werkgelegenheid plaats, maar zou er ook naar gestreefd moeten worden om laagwaardige stromen niet door ons land maar door andere landen te vervoeren, waardoor de negatieve externaliteiten ook verplaatst worden. Slechts de hoogwaardige stromen worden naar Nederland geregisseerd. De Raad voor V&W stelt in zijn advies: "Daarbij gaat het om activiteiten die geen vervoer in Nederland opleveren, maar wel inkomsten en werkgelegenheid."

In een ontzuenderend advies heeft A.T. Kearney de verschillende typen ketenregisseurs beschreven<sup>16</sup>. De meesten daarvan worden als weinig aantrekkelijk beoordeeld in termen van werkgelegenheid en hoogwaardigheid. De belangrijkste conclusie van Kearney is dat er geen noodzaak voor de Nederlandse overheid is om de aandacht volledig op het ontwikkelen van ketenmanagement te richten omdat het slechts een beperkte rol in de ontwikkeling van de Nederlandse werkgelegenheid speelt. Kortom: de typische ketenregisseur is een middelbaar geschoolde werknemer die met behulp van geavanceerde software lading naar distributiecentra en transportmiddelen dirigeert.

Einde van het regieland-sprookje? Ja, omdat ook het opzadelen van onze buurlanden met laagwaardige lading weinig realistisch lijkt - zie het hiervoor gestelde ten aanzien van selectie aan de poort. Daarnaast blijkt uit verschillende onderzoeken geen eensluidend oordeel over de scheiding tussen de locatie van een regisseur en de dichtstbijzijnde transportinfrastructuur. Het moet zeer betwijfeld worden of het mogelijk is om in Drenthe een hoogwaardig logistiek commandocentrum op te richten. Er is wel degelijk een belangrijke relatie tussen de plaats waar goederen worden op- of overgeslagen en de locatie van de ketenregisseur<sup>17</sup>.

### *Van mainport naar brainport*

Het derde alternatief richt zich op een van de kroonjuwelen van distributieland Nederland: de mainports. De alweer bijna vergeten nota *Milieu & economie* van de ministeries van VROM, EZ, V&W en LNV uit 1997 betekende de doorbraak van het begrip 'brainport'. De brainport kreeg in genoemde nota een belangrijke functie om de ontkoppeling tussen economische groei en milieubelasting toegespitst op de mainport te realiseren. Ketenregie is een van de belangrijkste concepten achter de brainport maar geconstateerd moet worden dat een duidelijke operationalisatie van de brainportfunctie ontbreekt.

In het advies van de Raad voor V&W wordt daarentegen wel een aanzet gegeven tot nadere invulling, door de introductie van nieuwe partijen in de logistieke organisatie, zoals consultants en softwarebureaus, ook wel '4th party logistic service providers' genoemd, die adviezen geven voor de oplossing van ongestructureerde logistieke problemen en zo nodig ook de verantwoordelijkheid voor de hernieuwde logistieke organisatie op zich nemen. Hoe moet een logistieke keten worden ingericht gegeven een veelheid van nieuwe ontwikkelingen in de externe omgeving, zoals internet, massa-individualisering, de voortgaande Europese eenwording enzovoort. Het resultaat van een dergelijk advies is een op maat ontworpen logistieke structuur waarin de hiervoor beschreven ketenregisseurs op een veel meer geroutineerde basis aan de slag kunnen.

Naast het aandeel van hooggeschoolde medewerkers is ook de omvang van de onderzoek- en ontwikkelingsactiviteiten van belang bij de operationalisatie van de brainport. Nu vindt er in de transportdienstverlening hoegenaamd geen onderzoek- en ontwikkeling plaats <sup>18</sup>. De geringe kennisintensiteit van de sector is een van de redenen dat de overheid onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma's initieert, bedoeld om de sector een kennisimpuls te geven. Het kennisinfrastructuurprogramma van de Interdepartementale Commissie Economische Structuurversterking (ICES-KIS) is daar een uitdrukking van. Naast een aantal fysieke projecten, zoals het Ondergrondse Logistieke Systeem tussen Aalsmeer en Schiphol, is onlangs het kenniscentrum voor verkeers- en vervoersonderzoek Connekt operationeel geworden en is KLICT, een kenniscentrum voor ketenstudies, opgericht. Naast dergelijke, onder de ICES-paraplu functionerende, instituten moet de onderzoeksschool TRAIL genoemd worden, waarin een groot aantal aio's fundamenteel transportonderzoek verricht.

Het is deze concentratie van consultants en onderzoekers in Rotterdam en Delft die de brainportgedachte met name belichaamt. De Langen, Van Klink en Nijdam wijzen er zeer terecht op dat dergelijke kenniscentra geïntegreerd moeten worden met de praktijk van de mainport door onder andere de oprichting van een Round Table voor jong logistiek talent, het oprichten van netwerken voor logistieke kennisontwikkeling in de mainports en het tijdelijk aantrekken van buitenlandse topexperts <sup>19</sup>. Wat betreft kennisontwikkeling en -verspreiding is daarom evenzeer behoefte aan het motto 'Van brainport naar mainport'.

#### *Nederland e-distributieland: de slimme sjouwer*

Het vierde alternatief voor de verdere ontwikkeling van Nederland distributieland is in zekere zin tegengesteld aan de door de Raad voor V&W voorgestelde selectie van goederenstromen aan de poort; namelijk het voortgaand faciliteren van zeer omvangrijke doorvoerstromen door ons land. De vrom-raad stelt in dit verband: "En transport via Nederland is - gezien de ligging - logistiek en ecologisch gezien relatief efficiënt. Zonder die specialisatie zou dit vervoer plaats vinden door buitenlandse ondernemingen, met over het algemeen langere aanvoerlijnen, een geringer aandeel voor de vanuit milieuoogpunt vrij gunstige binnenvaart, et cetera".

Een dergelijke voortgaande inzet op de mainport- en sjouwfunctie in ons land, mede vanuit ecologische motieven, zou vervolgens geperfectioneerd moeten worden door een sterke inzet van ict en kennis; met name gericht op het zo milieu-efficiënt mogelijk uitvoeren van de distributieland-functie, in plaats van te streven naar een zo omvangrijk mogelijke transportsector.

#### **Conclusie**

De toekomstige inrichting van Nederland als distributieland is het meeste gebaat bij de combinatie van de mainport- en de brainportgedachte. Hierbij worden twee kerncompetenties van ons land gecombineerd: zowel efficiënt als intelligent sjouwen.

Een radicale breuk met de distributieland-filosofie is onverstandig. Ten eerste is het de vraag of dat wel kan. Is Nederland niet 'locked in' geraakt in de positie van sjouwer van Europa <sup>20</sup>? Is niet een padafhankelijk groeitraject ingezet dat niet zomaar weer kan worden teruggedraaid? Is Nederland juist door de ruim een decennium lang krachtig doorgevoerde distributieland-filosofie niet veroordeeld tot een dergelijke rol wegens het te lang volhouden van 'assetspecifieke investeringen' als de Betuwelijn of de vele EDC's?

Ten tweede kan de stortvloed van containers moeilijk worden tegengehouden. De Europese economie is sterk afhankelijk van internationale handelsstromen en de container is daar onlosmakelijk mee verbonden. De stortvloed moet daarom zo milieu-efficiënt mogelijk worden opgevangen. De binnenvaart als negentiende eeuwse vervoerstechniek is daarbij nog steeds een belangrijke sterkte en kan de komende decennia aangevuld worden met die andere negentiende eeuwse techniek: het geliberaliseerde en gemoderniseerde goederenvervoer per spoor, waarbij het natuurlijk buiten kijf staat dat aan deze vervoerwijzen alle veroorzaakte kosten worden toegerekend.

Kennis van grootschalige, milieuefficiënte transporttechnieken, ketenoptimalisatie en de rol van internet is een belangrijke bron voor de revitalisering van Nederland als distributieland. Naast het onlangs door de minister van V&W geformuleerde bereikbaarheidsoffensief, moeten in de komende nota's van de ministeries van V&W en VROM daarom in ieder geval twee aanvullende offensieve acties worden geformuleerd gerelateerd aan de toekomst van Nederland als distributieland: een kennis- en een internetoffensief. Slechts door een dergelijk gecoördineerd aanvalsplan kan Nederland zijn toekomst als distributieland met vertrouwen tegemoet blijven zien

---

<sup>1</sup> Zie de discussie naar aanleiding van J. Oosterhaven, G.J. Eding en T.M. Stelder, [Hoezo mainports, hoeze periferie?](#), *ESB*, 30 juli 1999, blz. 548-552.

<sup>2</sup> A.A.J. Pols, Internationale concurrentiekracht en mainportstrategie, in: M.F. Gelok en W.M. de Jong (red.), *Volatilisering in de*

*economie*, Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid: voorstudies en achtergronden, nr. V98, 1997, blz. 37-76.

**3** S.F.J.M. Raaijmakers en A.W.A. Claassen, *De kenniseconomie: gevolgen voor mobiliteit*, Connekt, Delft, 1999, en D. Jacobs, Internet versterkt de behoefte aan transport>D84514, *ESB Dossier*, 2 september 1999, blz. D14-D17.

**4** H.A.C. Runhaar, Dynamics in supply chains and consequences for the use of transport infrastructures, working paper, TRAIL Research School, Delft, 2000.

**5** P.M. Blok, M. van Mourik, R. Voskuil, C.J. Ruijgrok en K.M. Gwilliam, *Rol van het goederenvervoer in de economie*, NEI/AVV, Rotterdam, 1992.

**6** VROM-raad, *Mobiliteit met beleid*, Den Haag: VROM-raad, 1999.

**7** M.A. van den Bossche, L.M. Bus, C.A. Verweij, C.J. Ruijgrok, A. Vieveen en M.J. Ploos van Amstel, *De economische betekenis van de transport en distributiefunctie voor de Nederlandse industrie en dienstverlening*, NEI/AVV, Rotterdam, 1995.

**8** B. Kuipers, *Flexibiliteit in de Rotterdamse havenregio. Flexibiliseringsstrategieën van de moderne zeehavenindustrie*, Eburon, Delft, 1999, blz. 327.

**9** T.J. de Ligt, *Werken in distribuerend Nederland*, KNAG/Faculteit ruimtelijke wetenschappen, Universiteit Utrecht, 1998.

**10** Jagersma Research & Consultancy, *De distributie-hypothese gevalideerd*, JRC/AVV, Rotterdam, 1994.

**11** B. Kuipers, Valse verwachtingen, *ESB*, 16 maart 1994, blz. 236-240.

**12** NEI et al, REDEFINE: *Relationship between demand for freight-transport and industrial effects*, Europese Commissie, Brussel, 1999.

**13** J. van Kasteren, *Ict en mobiliteit*, Infodrome, Amsterdam, 2000.

**14** Raad voor Verkeer en Waterstaat, *Ruimtelijke vernieuwing internationaal goederenvervoer. Advies lange-termijnbeleid goederenvervoer*, deel 2, Den Haag, 1999.

**15** Een spraakmakend voorbeeld is de - helaas gestopte - column van A. Roobeek, 'Main Ports Holland', *NRC Handelsblad*, 25 februari 1995.

**16** A.T. Kearney, *De rol van ketenmanagement in de Nederlandse t&d-sector*, Ministerie van Economische Zaken, Den Haag, 1994.

**17** Nehem, *Vestigingsklimaat scheepvaart en scheepvaartgerelateerde bedrijven*, DGSM, Rijswijk, 1994.

**18** A.D. Little, *A technology map for Dutch business. Executive summary*,

**19** P.W. de Langen, H.A. van Klink & M.H. Nijdam, *Vernieuwing en beleid in Mainport Rotterdam*, Eteca, Rotterdam, 1999.

**20** KPMG BEA, *Locked-in logistics*, KPMG BEA/Adviesdienst Verkeer & Vervoer, Rotterdam, 1999.