



Over de grenzen van mainport Rotterdam

Auteur(s):

Berg, L. van den
Klink, H.A. van

De auteurs zijn verbonden aan de vakgroep regionale economie en haven- en vervoerseconomie, Erasmus Universiteit Rotterdam.

Verschenen in:

ESB, 81e jaargang, nr. 4047, pagina 180, 28 februari 1996

Rubriek:**Trefwoord(en):**

ruimtelijke, regionale, economie

Steeds meer bedrijven die met de Rotterdamse haven verbonden zijn, vestigen zich (ver) buiten Rotterdam. Het Rijnmondgebied wordt daarmee het centrum van een 'havennetwerk'. De strategie van de Rotterdamse haven moet meer dan nu gericht worden op deze grotere ruimtelijke schaal. Door te werken met andere knooppunten kan de haven zich concentreren op kernfuncties.

De haven van Rotterdam levert f 54 mrd toegevoegde waarde per jaar op en biedt werk aan 380.000 mensen ¹. In de havenregio zelf echter neemt de werkgelegenheid af, staan de bedrijfsrendementen onder druk en ontstaan er slechts weinig nieuwe activiteiten ². Terwijl de baten van de haven in Rijnmond afnemen (en lasten in termen van congestie en milieuhinder toenemen), vallen de baten steeds meer toe aan andere gebieden. Dit hangt samen met de vestiging van meer en meer havenverbonden activiteiten in distributie en industrie buiten de havenregio.

Wanneer de economie van de havenregio stagneert en havenverbonden activiteiten zich elders vestigen, wat betekent dat dan voor de ruimtelijke en functionele structuur van de 'mainport' en voor de main port-strategie? In dit artikel wordt eerst patroon van ruimtelijke ontwikkeling van zeehavens geschetst. Daarna wordt de situatie van de Rotterdamse haven geanalyseerd en wordt aangegeven hoe samenwerking kan bijdragen aan het verbeteren van het functioneren van de main port en de economie in Rijnmond ³.

Van havenstad naar havennetwerk

Functionele veranderingen in de zeehavens hebben een ruimtelijke neerslag. Door de tijd ontwikkelen zich nieuwe activiteiten en wijzigen de locatiepreferenties van bestaande activiteiten. In de functionele en ruimtelijke ontwikkeling van zeehavens kunnen vier fasen worden onderscheiden:

I. Opkomst van handel. De zeehaven als stapelplaats en centrum van handel en kleinschalige nijverheid. Het vervoer omvat agrarische en minerale produkten. De lading wordt als stukgoed behandeld, waardoor de overslag arbeidsintensief is. De activiteiten zijn gevestigd in de havenstad, waar een markt voor veel van de produkten aanwezig is.

II. Industrialisering. De zeehaven als industriecomplex. Intercontinentale bulkvervoer van grondstoffen neemt sterk toe. Industriële activiteiten zijn geënt op de beschikbaarheid van grondstoffen tegen lage kosten. De schaal van de zeehaven is uitgebreid tot het havengebied en omvat naast kadegebonden locaties ook niet-kadegebonden locaties bestemd voor industrie. De faciliteiten krijgen een steeds kapitaalsintensiever karakter.

III. Internationalisering. De zeehaven als 'main port' met industrie- en distributie-activiteiten. Grootschalig intercontinentaal vervoer van containers. Snellere doorstroming van goederen stelt hoge eisen aan bereikbaarheid. Activiteiten in distributie vestigen zich rondom de zeehaven. Er ontstaat een havenregio.

IV. Informatisering. De zeehaven als regiecentrum van goederenstromen. Nieuwe activiteiten ontstaan in logistieke besturing. Traditionele havenactiviteiten kunnen conflicteren met de eisen, die deze nieuwe activiteiten aan hun vestigingsmilieu stellen. Via samenwerking met knooppunten in het achterland kan de zeehaven beschikken over een ruimer locatie-aanbod en kunnen activiteiten en goederenstromen beter beheerst worden.

Onder invloed van fundamentele ontwikkelingen in economie, techniek en maatschappij zijn grote zeehavens - de maritieme main ports - in transitie van fase III naar fase IV. Te noemen ontwikkelingen zijn de globalisering en informatisering van de economie, de logistieke integratie en de milieubewustwording. Locatiepreferenties van ondernemingen worden diverser en de binding van activiteiten aan natuurlijke locatiefactoren wordt kleiner. Hierdoor verandert de relatieve aantrekkelijkheid van locaties en neemt de concurrentie tussen locaties toe.

Als vestigingsplaats lijkt de zeehaven aan aantrekkelijkheid in te boeten. Hieraan liggen push en pull factoren ten grondslag. Schaalnadelen in de haven - zoals congestie, ruimtegebrek en hoge arbeidskosten - zijn push factoren, die leiden tot afnemende aantrekkelijkheid van de zeehaven. Verbeteringen in het aanbod van vestigingsplaatsen in de omgeving van de zeehaven zijn pull factoren. In locatiepreferenties van bedrijven winnen bereikbaarheid, leefbaarheid en arbeidsflexibiliteit aan belang.

Door de afnemende relatieve aantrekkelijkheid van de haven kiezen aan de haven verbonden activiteiten voor een vestigingsplaats buiten de haven. Deze keuze is mogelijk dank zij de afnemende fysieke havengebondenheid van activiteiten als gevolg van het gebruik van containers, informatietechnologie en intermodaal vervoer. De keuze voor een locatie buiten de haven leidt tot maritieme deconcentratie en tot verruiming van de functionele havenregio. Er ontstaat een 'havennetwerk', met diverse knooppunten met elk een specifieke aantrekkelijkheid voor bepaalde activiteiten.

Versterking van de haven in het netwerk

De main port komt nu voor vier problemen te staan. Het eerste probleem is dat de haven als main port alle soorten goederenstromen en activiteiten moet kunnen accommoderen, maar dat de haven zelf niet langer alles kan aanbieden. Er zijn schaalnadelen ontstaan in de haven en door individualisering van locatiepreferenties gaan niet langer alle activiteiten samen. Het tweede probleem is dat havengebonden activiteiten arbeidsexpansiever worden en dat vanuit sociaal-economisch oogpunt aantrekkelijke arbeidsintensieve activiteiten zich vestigen buiten de haven. Het derde probleem is dat voor een rendabele exploitatie van haveninfrastructuur goederenstromen aan de haven gebonden moeten worden, maar dat goederenstromen beweeglijker worden door toepassing van containers en informatiesystemen. Het vierde probleem is dat de haven als handelscentrum potenties bezit als vestigingsplaats van activiteiten in logistieke regio, maar dat de kwaliteit van het leefmilieu - een essentiële locationele voorwaarde voor deze activiteiten - wordt bedreigd door verkeer en vervuiling van de haven.

Sleutels voor het integraal oplossen van deze opgaven zijn selectiviteit in het vestigingsbeleid en verruiming van de schaal van het vestigingsbeleid. Gezien de toenemende concurrentie tussen vestigingsplaatsen en de verscheidenheid aan locatiepreferenties kan een individueel knooppunt niet langer aantrekkelijk zijn voor alle vormen van bedrijvigheid. Daarom moeten acquisitie en gronduitgifte in ieder afzonderlijk knooppunt plaatsvinden voor activiteiten die tot de 'core business' van dat knooppunt behoren. Verruiming van de bestuurlijke schaal kan er dan voor zorgen dat alle havengerelateerde activiteiten de juiste vestigingsplaats vinden.

Voor het vergroten van de reikwijdte van het beleid en het bewerkstelligen van selectiviteit is samenwerking een belangrijk instrument. Samenwerking in het havennetwerk maakt het mogelijk om complementariteit te benutten en de aantrekkelijkheid van de verschillende knooppunten in samenhang te versterken. De centrale haven in het netwerk lijkt aangewezen om samenwerking te initiëren, omdat andere knooppunten van haar afhankelijk zijn en de haven door ruimtelijke deconcentratie in toenemende mate afhankelijk wordt van het functioneren van andere knooppunten in het netwerk. Functionele complementariteit is het primaire selectiecriteria van partners: met hun aanbod onderscheiden de partners zich van de haven en dragen bij aan versterking van de main port. Ten einde complementariteit effectief en efficiënt te kunnen benutten, dienen partners te voldoen aan vier aanvullende criteria:

- » bereikbaarheid van de haven. Voor een taakverdeling tussen haven en omliggende knooppunten is een efficiënt vervoerssysteem voor uitwisseling van lading een noodzaak;
- » ladinggenererend vermogen. Voor een sterke positie in het netwerk - in termen van vervoersvolume en marktkennis - dienen de partners zelf lading te kunnen genereren;
- » organiserend vermogen. Voor een adequaat functioneren in het netwerk moeten partners zelf goed georganiseerd zijn en een eigen visie uitdragen;
- » compatibiliteit in bestuurscultuur. Voor een goede communicatie met de haven dient sprake te zijn van een vertrouwensbasis en een zelfde 'bestuurlijke golflengte'.

Rotterdam tussen fase III en fase IV?

Het haven- en het industriecomplex van Rotterdam is een essentiële pijler van de Nederlandse economie, maar de regio Rotterdam lijkt er zelf steeds minder aan te verdienen. Een probleem bij het keren van de stagnatie zijn de knelpunten in het vestigingsklimaat. Die lijken een structureel karakter te hebben en laten zich in het bijzonder gevoelen in transport, distributie en industrie⁴. De volgende knelpunten zijn te onderscheiden:

- » Ruimte. Het beschikbare oppervlak aan haventerreinen is vrijwel uitverkocht. In de haven komen regelmatig terreinen vrij, maar deze zijn veelal niet of slechts tegen hoge kosten geschikt te maken voor activiteiten met nieuwe locatiepreferenties. De schaarste aan ruimte leidt tot hoge grondkosten, welke vooral voor bedrijven in opslag en distributie een nadeel zijn;
- » Arbeidsklimaat. Het is in de haven vooralsnog niet mogelijk gebleken de macht van werknemers en werkgevers in wederzijds voordeel te organiseren. De arbeid heeft een ongunstige prijs-prestatie verhouding. De afscheiding van de distributiesector van de haven-cao heeft de concurrentiepositie van Rijnmond in deze sector overigens versterkt;
- » Bereikbaarheid. De ontsluiting van de haven naar de landzijde is niet optimaal. De toename van de verkeersintensiteit op de A-15 leidt tot congestie. Het hoge aandeel van de auto in het woon-werkverkeer en in het vervoer van containers zijn belangrijke oorzaken⁵. Het spoorvervoer schiet tekort door knelpunten en organisatie en capaciteit;
- » Regelhandhaving. Rotterdam heeft als vooraanstaand petrochemisch complex een naam hoog te houden in de handhaving van milieu- en veiligheidsregels. Voor alle ondernemingen geldt een zelfde regime: de kolenboer wordt gemeten met dezelfde meetlat als SHELL. De stringente naleving van regels frustreert activiteiten;
- » Leefklimaat. In de regio Rotterdam laat het leefklimaat te wensen over. Niet alleen het natuurlijke milieu, maar ook het aanbod van woningen en cultureel-recreatieve voorzieningen schiet te kort in diversiteit en kwaliteit. Daarbij komt dat de regio juist op aspecten van leefbaarheid een negatief imago heeft.

De knelpunten in het vestigingsmilieu tasten de aantrekkelijkheid van de regio Rotterdam voor activiteiten in transport en distributie aan. De afname van relatieve aantrekkelijkheid lijkt te leiden tot een proces van maritieme deconcentratie⁶. Om een indruk te krijgen van verschuivingen in het vestigingspatroon van de sector transport, opslag en distributie zijn in [tabel 1](#) werkgelegenheidscijfers weergegeven voor enkele regio's in Nederland. Uit de tabel komt naar voren dat Rijnmond niet geprofiteerd heeft van de groei in transport en distributie. Terwijl in Nederland het aantal arbeidsplaatsen met 40.000 toenam, verloor de Rijnmond-regio er 5.000. Op het niveau van de transport- en distributiesector is derhalve sprake van deconcentratie. Voor een regio waarin transport en distributie speerpunten zijn is dit een ernstige ontwikkeling.

Tabel 1. Werkgelegenheid in transport, opslag en distributie aantal arbeidsplaatsen x 1000

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	%
Groot-Rijnmond	63,0	60,3	57,3	60,4	60,1	59,5	58,1	-7,7
Groot-Amsterdam (inclusief IJmond)	59,8	62,0	66,8	67,4	69,0	69,9	70,1	17,2
Zuidoost Zuid-Holland (Dordrecht)	6,9	7,3	7,9	8,0	8,4	8,5	8,6	24,6
Twente (Almelo)	8,1	8,4	8,9	9,2	9,5	9,6	9,7	19,8
Arnhem-Nijmegen	11,5	11,8	12,1	12,5	12,9	13,9	13,8	20,0
Zuidwest-Gelderland (Tiel)	2,5	2,7	2,9	3,0	3,1	3,4	3,1	24,0
West Noord-Brabant (Roosendaal)	10,7	11,1	11,5	12,5	12,6	13,0	12,5	16,8
Midden Noord-Brabant (Tilburg)	6,0	6,3	6,4	6,7	6,9	7,3	7,7	28,3
Zuidoost Noord-Brabant (Venray)	8,3	8,5	8,7	9,2	9,8	10,5	10,7	28,9
Noord-Limburg (Venlo)	6,0	6,2	6,5	6,8	7,1	7,4	7,3	21,6
Midden-Limburg (Roermond)	2,8	3,0	3,2	3,3	3,4	3,5	3,5	25,0
Nederland	335,9	340,7	349,7	362,2	369,6	379,6	376,6	12,1

Bron: CBS, *Regionale gegevens over arbeid 1990-1993*.

Eén van de regio's die geprofiteerd hebben van de verschuivingen in de relatieve aantrekkelijkheid van locaties voor transport en distributie is de regio Venlo. Tussen 1986 en 1994 zijn in de transport- en distributiesector ruim 1.250 nieuwe arbeidsplaatsen ontstaan. In de groei van Venlo is de terminal van ECT een belangrijke factor geweest. Twee maal per dag rijdt een trein tussen Rotterdam en Venlo. In 1993 werden door de ECT-terminal bijna 50.000 containers behandeld. De verbinding met Rotterdam wordt door Venlo beschouwd als een 'life line' voor het eigen functioneren. Mede op basis van de goede verbinding met de haven heeft het Rotterdamse bedrijf Vitesse in Venlo geïnvesteerd in een distributiecentrum voor Hofmann-La Roche. Vanuit dit centrum verzorgt Vitesse de distributie van producten voor Noordwest-Europa en overzeese gebieden via de Rotterdamse haven.

Terwijl de groei van traditionele activiteiten in transport en distributie in de regio Rotterdam uitblijft, ontstaan in de regio nieuwe activiteiten in logistieke besturing en marketing. Rijnmond blijkt aantrekkelijk voor deze activiteiten vanwege de kennis van handel en logistiek en de kwaliteit van de telecommunicatie-infrastructuur. Voorbeelden zijn de telefonisch servicecentra van WordPerfect/Novell, Eastman Chemicals en Procter & Gamble. Ook het Military Traffic Management van de Amerikaanse strijdkrachten in Capelle aan den IJssel behoort tot deze categorie van logistieke diensten. Het servicecentrum van Word Perfect heeft tachtig, hoogwaardige, arbeidsplaatsen. Concentratie van hoogwaardige en kennisintensieve diensten in Rotterdam is ook waarneembaar in de expeditie sector. Enkele grote expediteurs hebben gekozen voor een ruimtelijke ontkoppeling van hun activiteiten: de opslagruimte is verplaatst naar de Drechtsteden of Brabant, terwijl het kantoor in Rotterdam is gebleven.

Uit het bovenstaande volgt dat main port Rotterdam groter is dan vaak wordt verondersteld. Andere knooppunten maken deel uit van de functionele havenregio en naast traditionele havenactiviteiten behoren ook moderne diensten tot het functiepakket van de haven. Deze conclusie spoort met de veronderstelde ontwikkeling naar een havennetwerk, waarin de centrale haven een functie in de aansturing van activiteiten en goederenstromen krijgt en omliggende knooppunten in functionele zin deel gaan uitmaken van de main port. Gezien de stagnatie van de Rijnmondeconomie kan de vraag gesteld worden of de huidige strategie van de haven voldoende rekening houdt met de ontwikkeling naar het havennetwerk.

Naar een nieuwe strategie voor de haven

Het *Havenplan 2010* bevat de visie van de Gemeente Rotterdam op de huidige haven en de mogelijkheden om de positie te versterken⁷. Het Havenplan stelt dat Rotterdam groot is in overslag, maar dat werkgelegenheid en toegevoegde waarde een dalende tendens vertonen. Deze tendens kan volgens het plan doorbroken worden door in de havenregio de industrie- en distributiefunctie te versterken. Daarmee kan Rotterdam zich ontwikkelen van een 'tonnenhaven' tot een 'waardehaven'.

Met de oriëntatie op de regionale versterking van de mainport-positie gaat het Havenplan uit van het voortduren van ontwikkelingsfase III en lijkt onvoldoende antwoord te hebben op de dynamiek in het vestigingspatroon van havengerelateerde activiteiten en de transitie naar een havennetwerk⁸. Met het beleid wordt op enkele fronten zelfs ingegaan tegen ontwikkelingen in de markt: er worden locatievoorwaarden geschapen voor activiteiten, die zich wijdsjer oriënteren en de haven niet langer als meest aangewezen vestigingsplaats zien. Gezien het structurele karakter van de knelpunten en de beschikbaarheid van alternatieve locaties moet men zich afvragen tot welke prijs geïnvesteerd moet worden om in Rijnmond een concurrerend vestigingsklimaat te scheppen voor een breed spectrum van havengerelateerde activiteiten en welke risico's versterking van traditionele havenfuncties in Rotterdam

opleveren voor het benutten van potenties in nieuwe sectoren.

Van het huidige beleid kunnen contraproductieve effecten uitgaan, die op termijn de concurrentiepositie en het welzijn in de havenregio ondermijnen. Daarom lijkt een heroriëntatie van de strategie noodzakelijk. Daarbij dienen de volgende uitgangspunten te worden gehanteerd:

» De ruimtelijke schaal van de havenstrategie moet worden verruimd tot de functionele havenregio. Deze regio - 'de main port nieuwe stijl' - stijgt uit boven het gebied dat het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam nu beheert en heeft Europese dimensies. Op deze schaal kan de ruimte gevonden worden om het marktgebied van de haven te maximaliseren, de variëteit in voorzieningen te vergroten, en baten en lasten te verevenen.

» De Rotterdamse haven moet selectief zijn in het vestigen van havenverbonden activiteiten. Uitgaande van verenigbaarheid van vraag naar en aanbod van locatiefactoren en bijdrage aan verhoging van het welzijn behoren tot de core business van de haven grootschalige overslag van containers en bulkgoederen, (petro)chemie en logistieke regie. Rotterdam moet zich niet langer richten op activiteiten, die de doorvoer belemmeren, het leefklimaat aantasten en/of in de haven geen optimale locatie (meer) geboden kunnen worden. Daarbij kan gedacht worden aan distributie per vrachtwagen of stukgoedoverslag.

» Het tekort aan werkgelegenheid in Rijnmond kan niet alleen door de haven worden opgelost. Door maritieme deconcentratie is de haven geen banenmachine meer voor de eigenlijke havenregio. De beschikbare ruimte in de regio Rotterdam moet worden ingezet voor de vestiging van activiteiten in nieuwe economische sectoren.

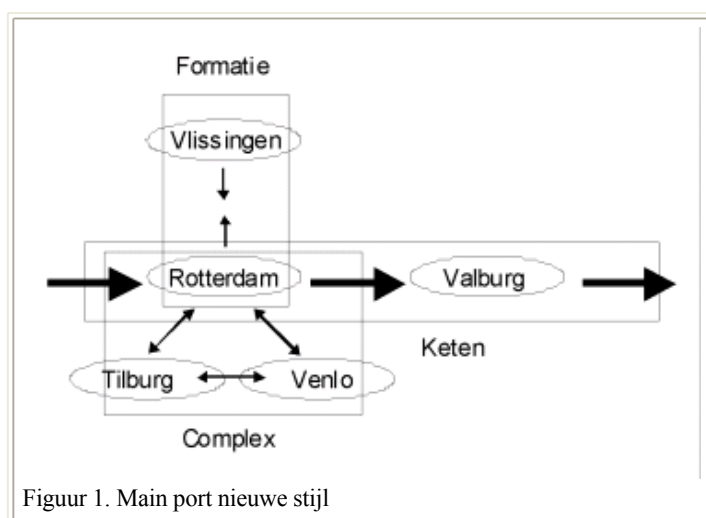
De noodzakelijke voorwaarde voor het realiseren van bovenstaande uitgangspunten is samenwerking tussen Rotterdam en knooppunten in de relevante regio van de haven. Samenwerking is noodzakelijk om activiteiten te huisvesten, die niet (langer) passen in de haven van Rotterdam en noodzakelijk zijn voor het versterken van Rotterdam als main port. Partners kunnen Rotterdam op drie manieren ondersteunen:

» Accommodatie van havengerelateerde activiteiten in distributie, opslag en industrie. Verladers en dienstverleners wensen keuze uit een gedifferentieerd aanbod voorzieningen. Rotterdam kan de verscheidenheid niet meer alleen bieden door knelpunten in het vestigingsklimaat. Via samenwerking kan diversiteit worden aangeboden en kunnen de ladingstromen aan de main port gebonden kunnen worden ⁹.

» Marktpenetratie via activiteiten in overslag en distributie. Door internationalisering en containerisering zijn ladingstromen niet langer gebonden aan bepaalde havens. Dit leidt tot meer concurrentie tussen havens. Via samenwerking kunnen steunpunten in het achterland worden gecreëerd, waarmee ladingstromen aangetrokken kunnen worden.

» Deconcentratie van overslagactiviteiten naar andere zeehavens. Door inflexibele arbeid en rigide regelgeving kunnen bepaalde goederenstromen in Rotterdam niet optimaal worden behandeld. Zij kunnen worden omgeleid naar partner-havens (bypassing), zodat zij binnen de main port nieuwe stijl blijven.

Wanneer knooppunten op basis van bovenstaande taken in een netwerk rondom Rotterdam functioneren, ontstaan drie typen havennetwerken. Uit het accommoderen van havengerelateerde activiteiten rondom de haven ontstaat een zogenaamd 'complexnetwerk'. Het spreiden van lading over andere havens leidt tot een 'formatienetwerk'. Het penetreren met steunpunten in het achterland leidt tot de vorming van 'ketennetwerken'. Ter illustratie zijn in [figuur 1](#) enkele knooppunten in Nederland in een netwerkstructuur rondom Rotterdam gegroepeerd. Deze structuur kan worden opgevat als 'main port-nieuwe stijl'.



Figuur 1. Main port nieuwe stijl

Samenwerking biedt Rotterdam de mogelijkheid om voor de eigen kernfuncties en voor nieuwe economische sectoren 'ruimte' te creëren in termen van bedrijfsterrainen, verkeerscapaciteit, arbeidskwaliteit en leefbaarheid. Naast de overslagfunctie voor containers en bulkgoederen en de industrie functie voor petrochemie, dient logistieke regie als nieuw speerpunt te worden ontwikkeld. De expertise van bedrijfsleven en overheid in handel, logistiek, vervoer en havenontwikkeling moet worden uitgebouwd en ten dienste gesteld worden aan de vorming van het havennetwerk. Het uitoefenen van de regiefunctie betekent dat goederenstromen niet alleen fysiek, maar ook 'virtueel' aan de haven gebonden worden ¹⁰.

Samenwerking in het havennetwerk relativeert de behoefte aan nieuwe terreinen in de haven van Rotterdam. Uitsluitend voor nieuwe

activiteiten in de core business van de haven kan overwogen worden om nieuwe haventerreinen te ontwikkelen. Zo zal de aanleg van de Tweede Maasvlakte in het kader van de netwerkstrategie moeten worden geplaatst. Het gebied lijkt nodig voor versterking van de overslagfunctie en de industrie functie (die behoren tot de 'business'), maar in het havennetwerk zijn voor andere havengerelateerde activiteiten alternatieve locaties beschikbaar. Ook de revitalisering van verouderde havengebieden zal vanuit het perspectief van het havennetwerk moeten geschieden: is het juist om tegen (maatschappelijke) hoge kosten in Rotterdam de stukgoedsector nieuw leven in te blazen door herstructurering van de ruimte en (moeizame) flexibilisering van de arbeid, terwijl omliggende havens voldoende capaciteit in termen van ruimte en arbeidsaanbod kunnen bieden?

Denken in het kader van het havennetwerk zet ook het werkgelegenheidsbeleid in een ander licht. Critici stellen dat samenwerking en selectiviteit leiden tot uitholling van de haven economie en de werkloosheid nog groter maken. Van een tegenspraak tussen samenwerking en werkloosheidsbestrijding is echter geen sprake: samenwerking kan juist bijdragen aan de vermindering van werkloosheid. In de eerste plaats kunnen via selectiviteit in de regio Rotterdam voorwaarden worden geschapen voor hoogwaardige activiteiten, welke werkgelegenheid leveren voor hoger en lager geschoolden. In de tweede plaats kan via samenwerking de mobiliteit in de arbeidsmarkt worden verhoogd. In het licht van het veranderende vestigingsgedrag van ondernemingen lijkt het effectiever om mensen naar het werk te brengen in plaats van werk naar de mensen te halen. Voor werklozen in Rijnmond moet werkgelegenheid buiten de haven regio bereikbaar worden. Bedrijven die door Rotterdam doorverwezen worden naar een ander knooppunt, zouden een deel van de arbeidsplaatsen ten goede kunnen laten komen aan Rotterdamse werklozen. De migratie van arbeiders uit Brabant naar Rotterdam zoals die in het verleden heeft plaatsgevonden, zou nu in omgekeerde richting moeten worden gestimuleerd.

Door Rotterdam zijn reeds initiatieven tot samenwerking genomen. In 1994 is door Rotterdam en Vlissingen een samenwerkingsovereenkomst getekend. Gezamenlijk hebben deze havens een exploitatiemaatschappij opgericht, welke een perceel in het Sloegebied bezit. Dit terrein is bestemd voor goederenstromen, waarvan de overslag en opslag veel ruimte vergen (neobulk) en die door concurrentie van Antwerpen uit Rotterdam verdwenen zijn. Ook met de regio Arnhem-Nijmegen is vorig jaar een samenwerkingsrelatie ontstaan. Voor Rotterdam is het Knooppunt Arnhem-Nijmegen van belang door zijn ligging aan hoofdtransportassen.

Hoewel door Rotterdam reeds wordt samengewerkt, ontbreekt momenteel nog een strategisch kader voor samenwerking. Hierdoor bestaat het gevaar voor ad hoc-beleid en voor ondermijning van de allianties door onvoldoende marktafbakening. Een voorbeeld van het laatste is de relatie tussen Vlissingen en Rotterdam. Beide havens zijn concurrenten in de fruitsector; indien geen modus wordt gevonden om de concurrentie in het fruit te beheersen, kan het de samenwerking ondermijnen. Het ontbreken van een strategisch kader is ook een oorzaak van de weerstand tegen samenwerking in het Rotterdamse.

Conclusie

Veranderende locatievoorkeuren en knelpunten in de Rotterdamse haven stimuleren de vestiging van havengerelateerde activiteiten buiten de haven. De huidige strategie van de haven lijkt onvoldoende rekening te houden met knelpunten in het vestigingsklimaat in Rijnmond en met nieuwe locatiepatronen. Voor een duurzame ontwikkeling van de haven van Rotterdam en de Rijnmond-economie zal meer over grenzen van de main port gekeken moeten worden. Aangesloten moet worden bij de ruimtelijke schaalvergroting in het vestigingspatroon van havengerelateerde activiteiten en bij de ontwikkeling van nieuwe activiteiten in logistieke dienstverlening. Via samenwerking kan de haven zich concentreren op kernfuncties en lading aan zich binden. Tevens ontstaat ruimte in brede zin voor nieuwe activiteiten in de haven regio, welke noodzakelijk zijn om de regionale economie nieuwe impulsen te geven. Gezien het belang van samenwerking voor de haven, zal Rotterdam het voortouw moeten nemen in het organiseren van het havennetwerk

1 Nederlands Economisch Instituut, *Rotterdam mainport: economische effecten meting*, Rotterdam, 1994.

2 Zie de *Enquête regionale bedrijfsontwikkeling Rijnmond* 1994, Kamer van Koophandel Rotterdam, maart 1995.

3 Dit artikel is gebaseerd op L. van den Berg en H.A. van Klink, *Van havenstad naar havennetwerk - naar een nieuwe strategie voor main port Rotterdam?*, ECTAL, Rotterdam, 1995, en H.A. van Klink, *Towards the borderless mainport Rotterdam - an analysis of functional, spatial and administrative dynamics in port systems*, Thesis Publishers, Amsterdam, 1995.

4 Zie ook M.C.M. Bot en H.P. Wansink, *Vestigingsklimaat van (Europese) distributiebedrijven in Rijnmond*, Kamer van Koophandel Rotterdam, januari 1995.

5 Ruim 50% van de containers arriveert per truck in de haven en ruim 60% van de containers verlaat de haven via de weg.

6 Zie ook B. Kuipers, *Rotterdam vervaagt: de milieu-effecten en omvang van maritieme deconcentratie bepaald*, Paper voor de Nationale Geografendagen, november 1994.

7 College van Burgemeester en Wethouders van Rotterdam, *Havenplan 2010*, oktober 1993.

8 Zie ook H.A. van Klink, Rotterdam als schakel in transportketens, *ESB*, 24 maart 1993.

9 Dit type netwerk sluit aan bij de door het VNO-NCW gelanceerde corridorbenadering voor het beleid voor bedrijfshuisvesting in Nederland. In deze benadering worden functioneel en ruimtelijk aanéngesloten gebieden integraal ontwikkeld ten behoeve van samenhangende activiteiten.

10 Zie hiervoor ook A. Roobeek, Main ports Holland, *NRC Handelsblad*, 25 februari 1995.

