

Handelslandschappen

Over leven met logistiek

Merten Nefs

Stellingen

1. Onze toenemende welvaart en daarmee samenhangende consumptie laat logistieke sporen na in het landschap, zoals distributie- en fulfilmentcentra. Ook de overschakeling naar een circulaire economie betekent meer logistiek, bijvoorbeeld voor retourstromen.
2. Distributie- en fulfilmentcentra aan de stadsrand belemmeren ons welzijn, in de vorm van recreatie en andere manieren van landschapsbeleving. Dit maakt onze kenniseconomie, die afhankelijk is van talent en dus kwaliteit van leven, minder concurrerend.
3. Sturing op logistieke ontwikkelingen is dus onvermijdelijk bij het streven naar een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Dat zal echter niet meevallen, omdat in Nederland de locatiekeuze van logistiek meestal wordt bepaald door gemeenten in combinatie met multinationals.

Handelslandschappen

Over leven met logistiek

Hoewel het ontstaan van distributie- en fulfilmentcentra in de huidige economie onvermijdelijk is en tot banen en andere positieve effecten leidt, zijn er goede redenen om te sturen op het ruimtelijk patroon dat door logistieke ontwikkelingen – bedoeld of onbedoeld – ontstaat. Logistieke ontwikkelingen kunnen steden afscheiden van het omliggende landschap, dat een steeds belangrijkere rol blijkt te spelen in de leefkwaliteit in de stad en daarmee het vermogen talent vast te houden en aan te trekken. Er zijn indicaties dat kenniswerkers en logistieke complexen ruimtelijk slecht samengaan. Ook worden er vraagtekens gesteld bij de duurzaamheid van distributiecentra met zeer korte commerciële levensduur, die een voetafdruk achterlaten die mogelijk niet meer goed te benutten is. Sturing op deze ontwikkelingen is echter makkelijker gezegd dan gedaan, omdat in het huidige planningsbestel – en waarschijnlijk ook in het bestel dat momenteel ontwikkeld wordt – logistieke vestigingen tot stand komen tussen machtige multinationals die geen binding hebben met het



Trade Park West, Venlo (foto: Merten Nefs, 2019)

landschap ter plekke, en gemeenten die onder druk staan werkgelegenheid te bevorderen. Dit artikel verkent het maatschappelijk debat over ruimte en logistiek, koppelt dit aan het ruimtelijke patroon van het logistieke complex dat zich momenteel ontvouwt, en bespreekt het krachtenveld achter deze ontwikkelingen. De logistieke sector maakt veel gebruik van Engelstalige termen, die lastig te vertalen zijn en dus ook in dit artikel voorkomen.

1. Het maatschappelijk debat over ruimte en logistiek

Het debat in Nederland oscilleert meestal tussen twee posities, die beide deels onderbouwd kunnen worden met feiten maar ook te maken hebben met sterke mythevorming: Nederland als een succesvol ‘distributieland’ enerzijds en grootschalige logistieke sprawl die het Nederlandse landschap onherstelbaar transformeert anderzijds: ‘Chinese toestanden’.

Nederland Distributieland

Handel zit de Nederlanders in het bloed en zij richten het land hier onherroepelijk voor in, maken er soms zelfs nieuw land bij zoals de Rotterdamse Maasvlakte. Dit is een waarheid als een koe, wie kent niet de VOC geschiedenis, en schrijver Kader Abdolah benoemde het treffend tijdens de Landschapstriënnale 2017: “De geest van de koopman is zo krachtig in dit lage land, met zijn moerassen, dat de geest zich vastzet in zijn lichaam. Het duurt soms dertig of vijftig jaar, maar niemand ontkomt eraan.” De cijfers ondersteunen dit beeld: in Nederland levert handel de grootste bijdrage aan het BBP. Samen met logistiek en specialistische diensten is het de snelst groeiende sector in de economie (CBS statline: 1998, 2010, 2018).

De handelsstromen worden voortgestuwd door de stijgende doorvoer van goederen en tevens stijgende (online) consumptie door huishoudens. In de afgelopen 20 jaar zijn huishoudens gemiddeld in volume een derde meer gaan consumeren (CBS statline, 2018), wat leidt tot groei van fulfilmentcentra nabij de steden. Een grote toegevoegde waarde wordt in Nederland gerealiseerd door re-export waarbij goederen in grote hoeveelheden in containers binnenkomen en in kleinere hoeveelheden en met bijvoegen van bijvoorbeeld een handleiding en software in de juiste taal weer verder worden verspreid (interview met haveneconoom Bart Kuipers, 2018). In vergelijking met Duitsland produceert Nederland relatief weinig en voert het relatief veel door. Logistiek en vervoer genereert ook veel werkgelegenheid, zo'n 5% van de banen in Nederland (UWV, 2018) terwijl nog 13 duizend vacatures openstaan. Dit aantal zal ook nog flink stijgen komende jaren, al gaat het dan steeds meer om hoger opgeleide werknemers en minder om laag opgeleide, door de automatisering.

Toch is er ook sprake van beeldvorming. 'Nederland Distributieland' was de marketing slogan waarmee de Nederlandse overheid vanaf eind jaren '80 het land aantrekkelijk probeerde te maken voor logistieke bedrijven, terwijl ook in internationaal verband de wereldhandel werd aangejaagd door de oprichting van de World Trade Organisation (1995) en het Europese corridorbeleid (Ten-T). In de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening (1988) kwamen hier de ruimtelijke concepten Mainports en Greenports bij. En vanaf 2010 werd logistiek door Economische Zaken bestempeld als Topsector, met bijbehorende stimuleringsprogramma's. Deze mantra's hebben in het debat geleid tot het vertekende beeld van logistieke hotspots als de belangrijkste motoren van onze economie en vestigingsklimaat, terwijl dat veel genuanceerder ligt (RLi, 2016).

Ook het argument van werkgelegenheid is complex. Een aanzienlijk deel van de logistieke banen kan niet door lokale werknemers worden ingevuld en leidt tot arbeidsmigratie (ABN, 2019). Gelderland ontvangt bijvoorbeeld ca. 25.000 tijdelijke arbeidskrachten uit Oost-Europa, in de tuinbouw, logistieke sector, bouw en zorg, Limburg ca. 100.000. Velen bekommeren zich niet erg om de kwaliteit van de huisvesting of om integratie." (Lange, 2019).

Jeanet van Antwerpen, directeur van ontwikkelaar SADC bij Schiphol, vindt dat dat het nationale ruimtelijk-economisch beleid nog teveel leunt op de Mainports en dat de kwaliteit van de leefomgeving, ook in logistieke omgevingen, als vestigingsfactor wordt onderschat. "We kunnen veel leren van Tokyo, waar men denkt in termen van continue verandering: ontwikkelcycli van tien jaar waarin plekken zich aanpassen. De Nederlandse planning reageert te traag." (tijdens debat 'De architectuur van arbeid', Het Nieuwe Instituut & Vereniging Deltametropool, 7 maart 2019).

Chinese toestanden

Het logistiek complex in Nederland groeit snel. De voorraad logistiek vastgoed groeit volgens makelaarsvereniging NVM (2018) jaarlijks met twee miljoen vierkante meter en die trend zet door. Landschaps- en stedenbouwkundig ontwerpers zijn het erover eens dat recente distributiecentra de schaal van de architectuur overstijgen en hun eigen landschap genereren. Niet alleen de totale voetafdruk, maar ook de schaal van de individuele distributiecentra van soms 100 ha is indrukwekkend en leidt tot ophef bij burgers en experts. Het zijn "Chinese toestanden", stelde landschapsarchitect Adriaan Geuze recent op televisie (Nieuwsuur, 10 maart 2019). Het College van Rijksadviseurs schreef eerder (2018): "In Nederland worden gemiddeld acht hectare per dag aan het landelijk gebied onttrokken voor verstedelijking [...]. De laatste jaren zijn daar de XXL-dozen bijgekomen in de vorm van distributiecentra en datacenters. [...] Voor grondeigenaren is het nu te aantrekkelijk om grond te verkopen voor verstedelijking – daar moet een rem op worden gezet. Grond

is niet alleen vastgoed maar vormt ook een publiek goed als kostbare vitale bodem die veel ecosysteemdiensten biedt.”

Onderzoekers Marten Kuijpers en Victor Muñoz Sanz zeggen over het Westland: “Automatisering leidt tot blokkendozen, fabriekshallen, private ruimte waar je niet mag komen en niet meer in kunt kijken. Dat is ook wat me opvalt als ik door het Westland rijd. Het is een regio waar we trots op kunnen zijn, met prachtige bedrijven, hardwerkende mensen en wereldveroverende vindingen. Maar hoe kan het toch dat al deze enthousiaste vakmensen samen de omgeving zo lelijk hebben gemaakt? De groei gaat ten koste van natuur en recreatieruimte. De wegen worden gebruikt door steeds meer vrachtwagens. [...] Het is de vraag hoe leefbaar het voor deze mensen blijft.” (Mulder, 2019)

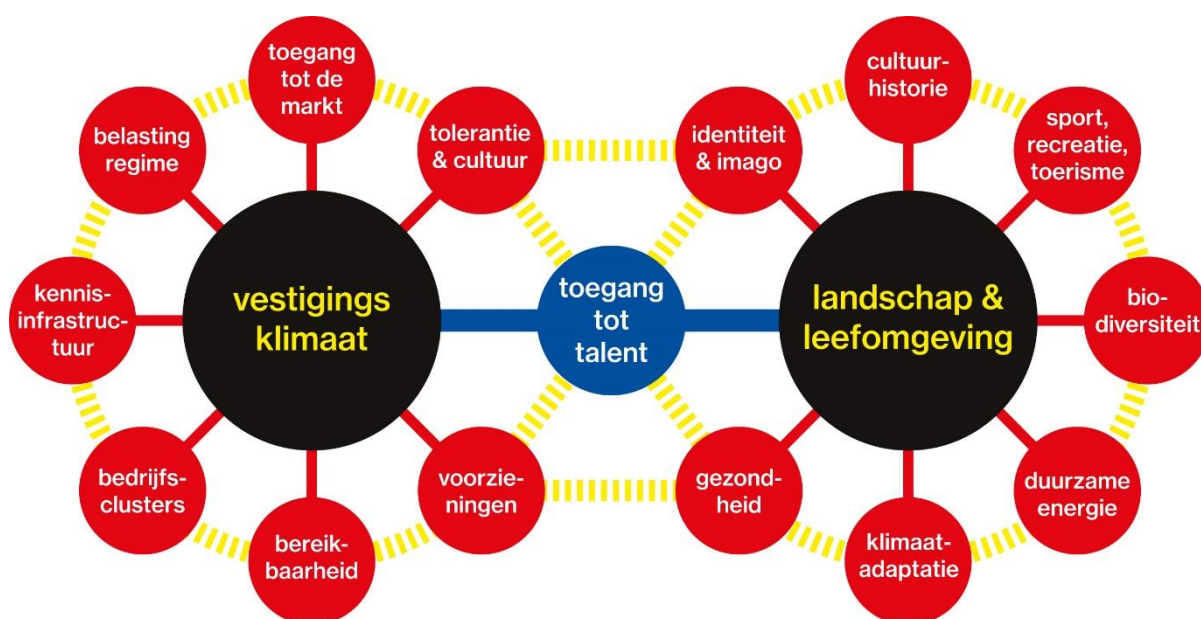
Anne van Kuijk (Provincie Brabant) en Paul van Hoesel (Tilburg) kijken er genuanceerd naar, tijdens evenement Nederland Veranderd/t (Rotterdam, december 2018). Met een hal is in principe niets mis, je mag in het landschap best zien dat er gewerkt wordt. “We proberen wel grip te krijgen op waar deze ontwikkelingen plaatsvinden, en of ze ook iets bijdragen: zonnepanelen op het dak voor de energietransitie, of investeringen in het behoud van landschappen in de omgeving. We vragen wederkerigheid.” Ontwerper Gerjan Streng (BRIGHT, 2019), al langer geïnteresseerd in het landschap van de ‘black box’, ziet in de praktijk vaak dat ondernemers best duurzame en slimme combinaties willen maken, en ook de ambitie hebben om er iets moois van te maken. Om verschillende redenen lukt dat vaak niet.

De consument is bij dit alles geen onschuldige toeschouwer. Bij Venlo verrijst het grootste distributiepark van Nederland, twee keer zo groot als Schiphol. We zijn zelf eigenlijk verantwoordelijk voor de komst van al die opslagruimte, verklaart Greenport directeur Ruud van Heugten: “Hier liggen spullen opgeslagen als fashion-producten van Tommy Hilfiger, Calvin Klein Michael Kors. Automotive-producten, medische producten, voedingsmiddelen, koffiemachines. Een scala aan producten die wij overal ter wereld kopen via internet of via de winkels.” (Nieuwsuur, 10 maart 2019) Door gebrekkige transparantie bij de platforms voor e-commerce en cloud services hebben consumenten overigens geen inzicht in de ruimtelijke consequenties van hun klik of aankoop. Het is mogelijk dat de ring van logistiek, die de steden in toenemende mate afscheidt van het omringende landschap van leisure en landbouw, een negatief effect heeft op de vestiging van talent en daarmee het succes van de kenniseconomie. We weten immers dat de toegang tot gekwalificeerde werknemers een steeds belangrijker vestigingsvoorwaarde voor bedrijven is en dat talent zeer mobiel is (Nefs, 2016). “De schaa sprong die logistieke centra, windenergie, kassen en boerenerven nu maken vormt een dilemma. Deze superingrepen passen niet of nauwelijks in de schaal van het Brabantse landschap en ondermijnen de kwaliteit van het landschap als vestigingsfactor,” zegt Geuze (Nefs, 2017). Frank van Oort en Otto Raspe toonden eerder al een negatieve correlatie aan tussen aanwezigheid van kenniswerkers en de concentratie van industrie en distributiebedrijven in Nederlandse gemeenten (Oort & Raspe, 2005).

Tegelijk bestaat er ook juist synergie tussen kenniseconomie en logistiek, zoals de maakindustrie van Eindhoven en het bedrijfsecosysteem van Greenport Venlo, waarin de Brightlands voedselcampus de brug slaat tussen sectoren. Op hun website: “Het Agri Business Park biedt ruimte voor nieuwe ideeën en we denken graag mee u mee zodat u nog beter op de markt kunt inspelen. Naast een goede vestigingslocatie, zijn ook medewerkers bepalend voor het succes van een organisatie. Zo heeft Greenport Venlo het JobCenter Greenport Venlo dat in de vraag naar geschikt personeel kan voorzien. Daarnaast zijn er verschillende opleidingen in de omgeving die zich richten op agrarische sector.”

Van daadwerkelijke Chinese toestanden lijkt nog geen sprake. De strijd om het Alibaba distributiecentrum binnen te halen verloor Nederland aan België, en wie weleens langs de Boomsesteenweg bij Antwerpen of door het Duitse Ruhrgebied rijdt weet dat het daar met de ‘verdozing’ net zo snel gaat, én met een ander gevoel voor ontwerpmatige inpassing. Nederland heeft niet veel, maar wel enkele voorbeelden van kwaliteitsteams (Q-teams) voor bedrijfs- en logistieke ontwikkelingen, zoals Brainport Avenue in Noord-Brabant en Schiphol Logistic Park in Noord-Holland (Van Assen & Van Campen, 2014).

‘Verrommeling’ van het landschap is een vaak gehoord argument, dat zich echter lastig laat toepassen op de nieuw ingepaste complexen van distributiecentra, zoals Venlo Trade Port West. Deze zijn zo extreem rationeel geordend en slim met beplanting en taluds ingepast, en de gevelarchitectuur en kleurstelling zo gekozen, dat juist het traditionele kleinschalige landschap eromheen rommelig aan doet. Het schaalverschil lijkt een beter argument voor kritiek op deze ontwikkelingen. Een ander argument, de verdwijning van het cultuurlandschap, is erg contextafhankelijk. Soms wordt inderdaad waardevol landschap opgeofferd voor logistieke centra met een korte levensduur, die zelfs als ze na 20 jaar alweer worden gesloopt nooit meer zullen herstellen vanwege de betonnen funderingen die achterblijven in de bodem (Wijnen, 2019). Soms gaat het ook om landbouwverkevelingen, die op zichzelf ook al industrieel van schaal zijn en waar de landbouwmethoden al lang niet meer leiden tot het gewenste aantrekkelijke platteland met bijbehorende biodiversiteit.



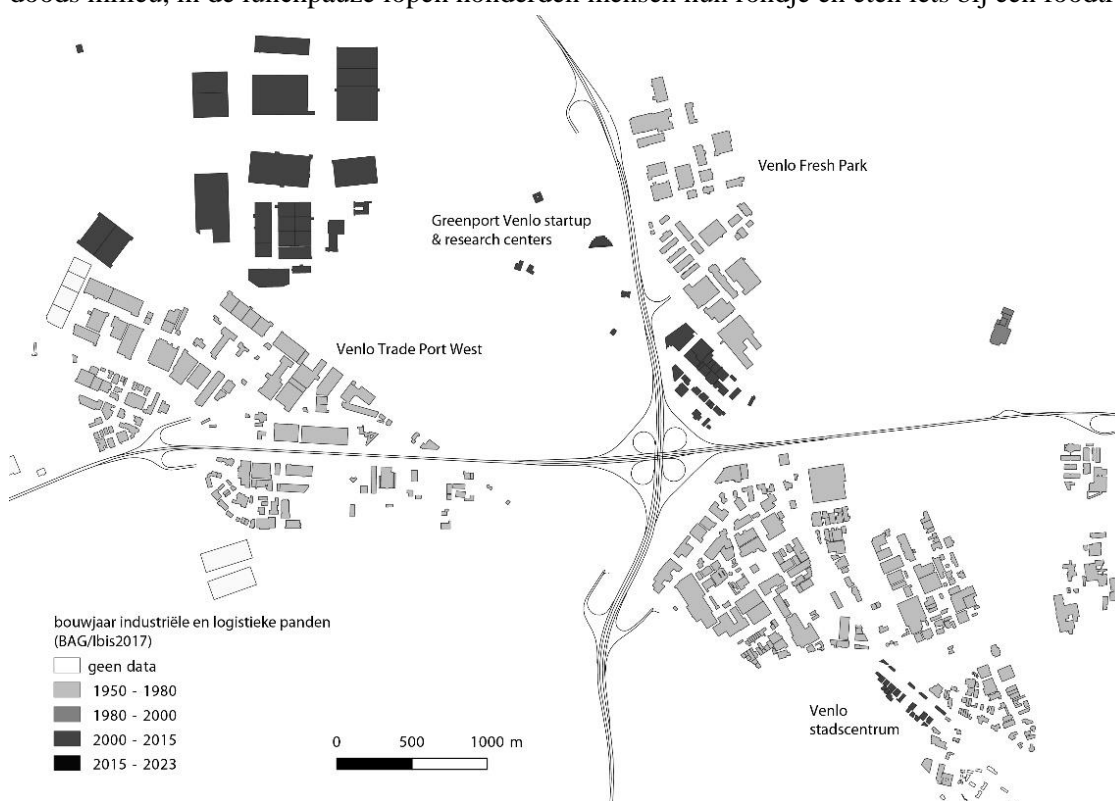
Het verband tussen de kwaliteit van de leefomgeving en het economisch vestigingsklimaat in een kenniseconomie (uit Spot On – het landschap als vestigingsvoorwaarde, 2017)

2. Het ruimtelijk patroon van logistiek

Welk ruimtelijk patroon valt te ontdekken in het handelslandschap, en hoe verhoudt dit zich met de kenniseconomie? Over de geografische opbouw van handelsnetwerken zijn boeken vol geschreven (Von Thünen, Christaller, Castells etc.), maar daarvoor is in dit artikel geen plek. Twee concepten zijn belangrijk om toch te noemen: de hub of gateway city, en de handelscorridor. Op Europese schaal worden verschillende logistieke multimodale corridors onderscheiden, bundels van water-, spoor- en snelwegen. In Nederland komt het erop neer dat een groot deel van de zuidelijke helft van het land binnen ofwel de Rhine - Alpine of de North Sea – Baltic corridor valt (European Commission, 2018;

Witte, 2014). De Mainports Schiphol en Rotterdam zijn daarin belangrijke eindpunten, die van West-Nederland een gateway of hub maken. Het valt op dat de laatste decennia ook achterlandhubs zich logistiek sterk ontwikkelen, zoals Waalwijk, Tiel, Tilburg, Eindhoven, Venlo en Arnhem-Nijmegen. Je zou dit een nieuwe frontier kunnen noemen.

De laatste vier zijn naast logistieke centra ook een centrum in de kenniseconomie, met kennisinstellingen en/of R&D faciliteiten. In deze gebieden bevindt de kenniseconomie zich vaak in of direct aan het binnenstedelijk weefsel, terwijl binnen een cirkel van 10 km rond het centrum de logistieke voorzieningen liggen. De achterlandhubs liggen soms aan een rivier, kanaal of spoorlijn, maar maken in de praktijk vooral veel gebruik van wegtransport. De oudere logistieke clusters (tot ca. 2000) zijn vaak gemengd met de ‘oude economie’ van bouwmaterialen, sloperijen en autodealers. Recente complexen zijn vaker exclusief logistiek, met daarin specialisaties in multi- en single-tenant, business to business en business to consumer distributiecentra. Bereikbaarheid via de snelweg was altijd al belangrijk als locatiefactor voor distributiecentra, maar ook wordt de beschikbaarheid van openbaar vervoer steeds belangrijker om nog voldoende logistiek personeel aan te kunnen trekken (Verheggen, 2019). Ondanks de automatisering en robotisering is een distributie-cluster zeker geen dood milieu, in de lunchpauze lopen honderden mensen hun rondje en eten iets bij een foodtruck.



Schaalvergroting logistieke bebouwing in Venlo sinds 1950 (Merten Nefs, 2019)

Peak trade, Belt & Road en andere game changers

De sterke groei en schaalvergroting van de distributiecentra zou over een aantal jaar voorbij kunnen zijn. “We naderen een piek in het dozenlandschap. De komende jaren zien we nog een sterke groei in XXL distributiecentra op greenfield locaties. Daarna voorzie ik de opkomst van kleinere distributiecentra (ca. 8.000 m²) dichterbij de consument op brownfield locaties”, stelde Wim Eringfeld, directeur van Stec Groep, tijdens een expert-meeting over distributiecentra (georganiseerd door het College van Rijksadviseurs, oktober 2018). Een actueel voorbeeld van deze omkering kwam voort uit het failliet van de speelgoed winkelketen Intertoys. Hun doorstart als webwinkel in

combinatie met de leegstand van 230 winkels leidde tot een nieuw concept met 230 kleine stedelijke distributiecentra in plaats van één groot exemplaar in de wei (op LogistiekNL, maart 2019). Planoloog René Buck suggereerde al eens dat leegstaande kerken de distributiecentra van de toekomst zouden kunnen worden, en wie weet, als er straks zelfrijdend vervoer is, zetten we de parkeergarages daar ook voor in.

De opkomst van de circulaire economie, waarbij mogelijk meer op regionale schaal producten en materialen worden rondgepompt in plaats van mondiaal, kan ook een grote invloed uitoefenen op het handelslandschap. Paul Donovan, global chief economist bij de Zwitserse bank UBS stelde recent: “We may have hit 'peak trade' even without Trump's tariffs. Robotics, digitization and localization mean that trade wars today are fighting battles from the past. I think global trade in goods (not services) reverts to something like the old 'imperial model' of importing raw materials and then processing close to the consumer.” (CNBC, 7 maart 2018)

Bovendien verandert het Chinese Belt & Road initiatief, bijgenaamd de Nieuwe Zijderoute, de handelsstromen van elektronica en andere waardevolle goederen. Deze komen steeds vaker via het spoor aan in Duisburg en niet meer in de haven van Rotterdam of Antwerpen, waardoor men kostbare tijdswinst boekt. En zoals gezegd loopt de logistieke sector zelf al tegen de eigen grenzen aan, wat betreft beschikbare ruimte en personeel (Trappenburg, 2019). Robotisering van de distributiecentra is maar deels een oplossing, omdat het technisch opgeleid personeel dat hierbij nodig is, ook schaars is en bovendien kritischer over de werkplek.

Gateway city – leren van Chicago

Een snelle vergelijking met een andere grote gateway city helpt wellicht om inzicht te krijgen. Het boek *Nature's Metropolis* (Cronon, 1991) vertelt het verhaal van de opkomst en val van Chicago als grote hub in het hart van de Verenigde Staten eind negentiende eeuw. Verschillende aspecten komen overeen met de nieuwe frontiers in het zuiden en oosten van Nederland.

Chicago, ooit een dorpje vernoemd naar wilde prairieknoflook, kon uitgroeien tot gateway city door de combinatie van de ligging aan Lake Michigan voor snelle verbindingen met de oostkust, gecombineerd met het spoornetwerk van de ontginning van de Great Plains en, niet onbelangrijk, een groep speculanten die de stad in een vroeg stadium tot boomtown verklaarde en de grondprijzen hevig liet schommelen (Cronon, 1991). Een zelfde soort groeistruipen vinden ook nu plaats in Nederlandse logistieke hubs, met ontwikkelaars (men heeft het soms over cowboys) die momenteel op Nederlandse distributiecentra hetzelfde rendement halen als gebruikelijk is op de kantorenmarkt van Londen (Trappenburg, 2019). De grondschaarste en verstedelijking bij de bestaande hubs zorgen uiteindelijk voor een spillover effect naar naburige plekken. Ook dit gebeurde bij Chicago, dat bij de omschakeling naar een diensteneconomie meer ruimte nodig had voor wonen, recreatie en leisure.



De handelsinfrastructuur van Chicago was tegelijkertijd een object van grote trots en een voorbeeld van innovatieve techniek en stadsplanning, én een stedelijke dystopie. Voorbeelden zijn de Union Stockyards, het zeer efficiënte slachthuisterrein dat tegelijkertijd gevreesd werd om stank, lawaai en schaal; de graanelevatoren aan het eindpunt van de spoorwegen, die het stedelijk verkeer door treinopstoppingen onmogelijk maakte; en het postordercomplex van Sears Roebuck, een voorloper van

de hedendaagse platformfirma's zoals Amazon en Alibaba, dat winkeliers op het platteland tot wanhoop of faillissement dreef. Hetzelfde tech-optimisme is te vinden in de huidige logistieke sector, die snel stappen zet in robotisering en cloud computing, waardoor nog grootschaliger handelsketens nog sneller kunnen worden aangestuurd.

Chicago wist een grote mate van centralisatie in het handelsnetwerk te bereiken, door de goedkoopste transporttarieven te combineren met de grootste marktplaats voor vele goederen. In dezelfde periode, eind 19^e eeuw, trok Rotterdam door nieuwe infrastructuur (de Nieuwe Waterweg o.a.) en stedelijke groei op vergelijkbare wijze de handelsfunctie naar zich toe uit daaromheen gelegen steden zoals Gouda en Dordrecht (Brand & Duschka, 2012). Chicago verloor razend snel de centrale positie door de uitvinding van de dieseltruck, die directe levering zonder hub mogelijk maakte. In het Nederland van nu bepaalt niet de transportprijs de locatie van distributiecentra, maar de grondprijs die voortkomt uit onderhandeling tussen ontwikkelaars, speculanten en gemeenten. De keuze valt dan snel op plattelandsgemeenten tussen de grote steden in, die goed zijn aangesloten op het snelwegennet. De logistieke gateway functie van Chicago was van tijdelijke aard. Binnen enkele decennia werd die rol overgenomen door steden als Omaha, en vóór Chicago lag die rol al bij St Louis. De geavanceerde dienstensector rond handel is echter gebleven, zoals de Board of Trade en de termijnhandel in graan en andere agrarische producten. Deze pad afhankelijkheid is ook te zien in Nederland: de Amsterdamse effectenbeurs bleef na het failliet van de VOC. De diensten en R&D rond logistiek in zuid- en oost Nederland blijven mogelijk ook bestaan, ongeacht het toekomstige verloop van de handelsstromen.

Van Chicago kunnen we leren dat we meer aandacht zouden moeten hebben voor achterland hubs; dat deze zeer dynamisch van aard zijn en een sturingsmechanisme dus snel moet kunnen reageren; en dat er vaak een synergie optreedt tussen logistiek zelf en de (kennisintensieve) diensten die daaraan gekoppeld zijn. Verstedelijking en groei van de stedelijke diensten kan vervolgens leiden tot het vertrek van logistieke bedrijven.

3. Het krachtenveld van actoren achter ruimtelijke ordening en logistiek

De drijvende krachten achter het nieuwe handelslandschap, dat momenteel ontstaat in Nederland, maar ook in Noordrijn Westfalen en Vlaanderen, zijn een complex amalgaam van beleid op verschillende schaalniveaus (van Europese Unie tot gemeente) en private actoren (van lokale grondeigenaar tot Amazon en Alibaba. Aan de private kant spelen technologische innovaties een grote rol (van zeecontainer en RFID label tot 'machine learning'). Dezelfde complexiteit geldt voor de groeiende aandacht voor ruimtelijke kwaliteit, al dan niet in relatie tot het vestigingsklimaat, waaraan een groeiend aantal overheden en bedrijven zich committeert (Nefs, 2016/2017).

Publieke partijen

De Rijksoverheid spande zich na de Tweede Wereldoorlog in om Nederland als exportland en later ook als distributieland te consolideren. Tijdens de periode van ruilverkavelingen sinds de jaren '60 werd bijvoorbeeld geïnvesteerd in wegen, veilingcomplexen en Maasvlakte I, centraal onworpen. Bij het mainportbeleid vanaf de jaren '80 werd uitgegaan van publiek-private samenwerking in gebiedsontwikkelingen, waarbij het Rijk vaak infrastructuur aanlegde, zoals de Betuweroute. Bij het topsectorenbeleid sinds 2010 ligt het initiatief volledig bij de markt en stimuleert de overheid kansrijke activiteiten, ook op het gebied van logistiek. Sturing op locatiekeuze en omgevingskwaliteit vanuit het Rijk is er dan al niet meer, die verantwoordelijkheid ligt nu bij decentrale overheden met hun Q-teams, adviseurs of welstandcommissies. Regio's werken bijvoorbeeld met structuurplannen, rode contouren,

en eigen ontwikkelbedrijven. Lokaal is men verantwoordelijk voor het bestemmingsplan van logistiek en de bijbehorende grondpolitiek, vaak politiek beïnvloed door werkgelegenheid. Dit stelsel wordt met de nieuwe Omgevingswet vanaf 2021 anders ingericht.

Het is de vraag of we in die nieuwe situatie meer grip krijgen op logistieke ontwikkelingen. “Willen we snelwegen serieus nemen als de vestigingsplaats die ze op steeds meer plekken in Nederland zijn, dan zullen we ze moeten beschouwen als integraal onderdeel van onze leefomgeving. [...] Ze zouden ook in het ruimtelijk beleid zo moeten worden gezien” (PBL, 2006). Het zit blijkbaar niet in onze cultuur, want we blijven sinds de jaren 1990 meewarig kijken naar de ‘edge cities’ van de Verenigde Staten (‘Hoe kunnen ze zo leven?’), terwijl we blind zijn voor deze ontwikkelingen in eigen land. Ook het contourenbeleid kan rekenen op kritiek. “We hebben lang gewerkt met rode en groene contouren, die vaak met de rug tegen elkaar staan. Ik heb burgemeesters gesproken die zeggen: Binnen die contouren mag ik allerlei lelijke logistieke dozen neerzetten, als het binnen de rand valt is het goed. De vraag is of de stad en het landelijk gebied hier beter van worden. Ik denk dat we flexibeler moeten kijken, op basis van de regionale kenmerken.” (Emiel Reiding, directeur NOVI, tijdens een interview voor Wij maken Nederland, juli 2018).

Er is ook een gebrek aan kennis: “Er is onvoldoende zicht op hoe bedrijfsecosystemen in Brabant in elkaar zitten, hoe bedrijven daarin samenwerken en verbonden zijn met andere clusters. Dat zou beter in kaart moeten worden gebracht,” zegt Erwin Dacier, ruimtelijk strateeg provincie Noord-Brabant, tijdens een REOS-debat (georganiseerd door Vereniging Deltametropool, maart 2018).

In de conceptversies van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), die naar verwachting in juni dit jaar wordt gepresenteerd, is aandacht voor handel en logistiek onder het hoofdstuk Economie. Dit gaat echter vooral om versterking en verduurzaming van de bestaande mainports. De logistieke bedrijventerreinen worden overgelaten aan de regio’s. In de praktijk zijn dat vaak vrijwillige samenwerkingsverbanden tussen gemeenten, die onder druk staan om de werkgelegenheid en het vestigingsklimaat op peil te houden. Federatie Ruimtelijke Kwaliteit schreef in maart dit jaar dan ook: “NOVI verdwijnt in het regionale gat” (www.ruimtelijkekwaliteit.nl).

De Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS, getekend door Rijk en regio’s in 2015) is mogelijk een vehikel om op grote schaal te sturen op logistieke ontwikkelingen, indien deze ook aandacht gaat besteden aan omgevingskwaliteit als factor in het vestigingsklimaat. Het REOS-team presenteerde dit jaar bijvoorbeeld een strategie voor datacentra (BZK, 2019): een strategie voor distributie- en fulfilmentcentra is wellicht ook mogelijk.

Private partijen

Logistieke bedrijven zijn de belangrijkste actoren aan de private kant in het ontstaan van handelslandschappen. Waren het 40 jaar geleden nog vooral nationale en lokale bedrijven, sinds de jaren ’80 heeft globalisering gezorgd voor wereldomvattende transportbedrijven, zoals Maersk dat een groot deel van het mondiale containerverkeer uitvoert. E-commerce heeft de vorm aangenomen van de platformeconomie, waarmee het logistieke mantra van ‘seamless, flawless, frictionless & instant delivery’ zo goed als geperfectioneerd is. Deze platformen kennen een extreme schaalvergroting en staan bekend om onderhandelingen over vestigingslocaties, waarin zij ook grote steden als New York tegen elkaar kunnen uitspelen. Ondernemers uit de regio staan erom bekend dat ze meer aandacht besteden aan lokaal draagvlak en goed ontworpen inpassing van logistieke ontwikkelingen, bij de multinationals moet dat waarschijnlijk worden afgedwongen.

Technologische innovaties spelen een grote rol bij de veranderingen in distributie- en fulfilment centra. Het gaat hierbij sinds de jaren ’70 vooral over automatisering, zoals digitale Warehouse Management Systems (nodig voor just-in-time delivery), RFID labels die op producten worden

geplakt en zo gevolgd kunnen worden in de handelsketen, cloud computing en order picking robots. Het online winkelen en gebruik van cloud diensten is met deze technieken zo eenvoudig geworden, dat de consument het bijna onbewust doet. Montreuil verzamelde de significante (en deels voor de consument onzichtbare) ecologische en sociale effecten van e-commerce in het Physical Internet Manifesto (2014).

Burgers, zowel als consument, inwoner of kiezer, hebben uiteraard de macht van het getal. Terwijl de online consumptie van producten en diensten toeneemt, neemt ook de 'consumptie' van het platteland toe, als recreatief (mede)gebruik van ommeland en stadsranden. Hieruit komt ook betrokkenheid voort m.b.t. erfgoed, landschap en ecologie (neem bijvoorbeeld de verenigingen Natuurmonumenten en Heemschut). De kenniswerker kiest een nieuwe woonplaats met leefkwaliteit als belangrijke vestigingsfactor in het achterhoofd, waardoor zij kennisintensieve bedrijven ook dwingen over deze factoren te gaan nadenken.

Over het onderzoek 'Landscapes of Trade'

Dit artikel is een eerste verkenning binnen het promotieonderzoek 'Landscapes of Trade', dat wordt uitgevoerd door Merten Nefs en loopt van begin 2019 tot ca. eind 2023. Het is een samenwerking tussen Technische Universiteit Delft (Tom Daamen, Wil Zonneveld), Erasmus School of Economics (Frank van Oort) en Vereniging Deltametropool (Paul Gerretsen). Dank aan genoemde personen voor hun inbreng in het artikel.

Referenties

- ABN Bank (2019) Het logistiek personeel van de toekomst. <https://insights.abnamro.nl/>
- Assen, Sandra van & Campen, José van (2014) Q-factor. Blauwdruk
- Brand, Nikki & Duschka, Annekia (2012) De wortels van de Randstad
- College van Rijksadviseurs (2018) Panorama Nederland. I.s.m. West8 & Vereniging Deltametropool
- Cronon, William (1991) Nature's Metropolis – Chicago and the Great West
- Lange, Rob de & Bockxmeer, Josta van (2019) Gelderland schrikt van arbeidsmigranten in schuren en stallen. Financieel Dagblad, 20 maart
- Mulder, Frank (2019) Weg met de suboptimale zonsondergang! Groene Amsterdammer, 29 februari
- Montreuil, Benoit e.a. (2014) Physical Internet Manifesto
- Ministerie BZK (2019) Ruimtelijke Strategie Datacenters. <https://www.rijksoverheid.nl/>
- Nefs, Merten (2016) Blind Spot – metropolitan landscape in the global battle for talent
- Nefs, Merten (2017) Spot On – het landschap als vestigingsvoorwaarde
- NVM (2018) Monitor logistiek vastgoed 2017
- Oort, Frank van & Raspe, Otto (2005) The knowledge economy and Dutch cities. ERSA
- Planbureau voor de Leefomgeving –PBL (2006) Bloeiende Bermen. (onderzoek door David Hamers en Kersten Nabielek)
- Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur - RLi (2016) De Mainports voorbij
- Trappenburg, Nelleke van (2019) Bedrijfshal in een weiland is voor belegger bijna net zo mooi als een kantoor in Londen. Financieel Dagblad, 9 april
- UWV (2018) Factsheet logistiek. <https://uwv.nl>
- Verheggen, Eric (2019) Personeel mijdt onbereikbaar bedrijventerrein. <https://stadszaken.nl/>
- Wijnen, Jan van (2019) Wat doen we straks met de lege 'schoenendozen'? Financieel Dagblad, 10 april
- Witte, Patrick (2014) The corridor chronicles