

Distributiecentra in Nederland

CEES-JAN PEN, LÓRI TAVASSZY EN SYTSKE DU CROCQ*

“Denkend aan Holland zie ik brede blokkendozen koud in oneindig braakland staan”, zo had het vers van Marsman nu kunnen luiden. Gezichtbepalend als ze zijn, distributiecentra kunnen we inmiddels niet wegdenken uit onze economie. Het is de concrete neerslag van onze ambities als Distributieland. Het nieuwe rijksbeleid zet echter vraagtekens bij deze vorm van ruimtebeslag. Reden te meer om onderzoek te doen naar de reikwijdte van het fenomeen. De focus van dit artikel ligt buiten de gebaande paden van onze mainports; we kijken niet naar de veel bestudeerde Europese Distributiecentra (EDC's) maar vooral naar Nederlandse Distributiecentra (NDC's) buiten de 'mainports'.

De overheid heeft er de afgelopen jaren veel aan gedaan om de internationale transport- en distributiefunctie van ons land veilig te stellen en uit te bouwen. De mainports en de direct daarmee samenhangende hoofdtransportverbindingen met het achterland en met Europese netwerken stonden centraal. Hierdoor kreeg het binnenslands transport en het daaraan gekoppelde ruimtebeslag weinig aandacht. Het is illustratief dat naar aanleiding van een onderzoek van Buck Consultants naar Europese distributiecentra in 1998 de toenmalige staatssecretaris Van Dok van Economische Zaken met veel ophef concludeerde dat Nederland veruit het belangrijkste gastland is voor de Europese distributiecentra. Van de 25 centra die zich in de periode 1995-1996 in negen Europese landen vestigden, kwam 64 procent terecht in Nederland. Van de hiermee gemoeide werkgelegenheid sloeg 54 procent in Nederland neer. Maar hoe zit het nu met nationale distributiecentra?

Het probleem is dat buiten de ongeveer 150 tot 200 NDC's rondom de mainports weinig bekend is over distributiecentra in de rest van Nederland. Dit is merkwaardig, gelet op het feit dat deze NDC's van aanzienlijk groter belang zijn voor de nationale economie en het ruimtebeslag van distributieactiviteiten. Het Ministerie van Economische Zaken pleit in de meest recente publicaties voor meer ruimte voor bedrijven, terwijl momenteel nauwelijks informatie voorhanden is over de betekenis van en behoefte aan ruimte-extensieve distributiecentra. Het blijft steeds bij het benadrukken van het belang van bereikbaarheid en

ruimte voor dit type bedrijvigheid. De constatering in de Bedrijfslocatiemonitor 1999 van het Centraal Planbureau is daarom veelzeggend: “Distributieterreinen zijn er niet, hoewel 10 % van de nationale werkgelegenheid in de logistiek zich in Utrecht bevindt. Dit is vooral een

administratief effect. Er zijn diverse terreinen die relatief veel bedrijven in de logistieke sector huisvesten, maar deze terreinen worden niet formeel als zodanig op de markt geprofileerd”.

BLOKKENDOZEN

Productiebedrijven, groothandelaren en 'retailers' vervullen een belangrijke ruimtelijk-economische functie voor Nederland. Niet alleen worden de Nederlandse consumenten door deze organisaties gezamenlijk van goederen voorzien, maar juist via deze bedrijven vindt een groot deel van de nationale productie plaats. Een uitgekiende logistiek is essentieel voor een efficiënte en betrouwbare aan- en afvoer. Het zal duidelijk zijn dat dit gepaard gaat met een aanmerkelijk fysiek ruimtebeslag. Een steeds groter deel van de ruimteconsumptie van deze bedrijven is het gevolg van de toenemende goederenvoorraden op bedrijventerreinen. Dit hoeft niet altijd een opslag voor langere termijn te zijn, maar kan ook te maken hebben met het zogenaamde 'cross-docking', het bundelen van verschillende goederenstromen op



(Bron: Sanne Kamp)



(Bron: Sanne Kamp)

het distributiecentrum tot soortgelijke assortimenten voor bijvoorbeeld supermarkten.

Voorraadvorming via distributiebedrijven dient hoofdzakelijk twee doelen. Enerzijds is het een kostenbesparende buffer voor het opvangen van schommelingen in de vraag naar goederen en anderzijds hebben deze voorraden een belangrijke functie voor de serviceverlening aan de klant. Doordat productie op een beperkt aantal plaatsen geschiedt, worden goederen op meerdere strategische punten opgeslagen teneinde de levertijd richting consument beperkt te houden. Een distributiecentrum is een opslagplaats van goederen met een strategische functie in het verkoopkanaal van een producent of handelaar. Deze centra ondersteunen zowel de internationale als de binnenlandse distributie.

Snelweglocaties kennen de laatste jaren een dominantie van kantoorpanden en in toenemende mate ook van complexen bestaande uit distributiebedrijven. Mede door een niet altijd stringent ruimtelijk beleid kan dit de door Minister Pronk van VROM gevreesde versnippering van de ruimte bevorderen. Dit loopt in de pas met het door Milieudefensie in 2000 geschetste beeld van 'ruimte-improductiviteit': "Denk aan de distributiecentra in lage 'blokkendozen', of aan de enorme parkeerplaatsen waar autohandelaren hun waar opslaan. Of de uitgestrekte braakliggende terreinen (zoals bij Moerdijk) waarop bedrijven soms al sinds decennia een optie hebben zonder dat ze daar iets mee doen".

Aangezien voor NDC's de bereikbaarheid en de aanwezigheid van uitbreidingsruimte een centrale rol spelen, is het de vraag in hoeverre de congestie en het ruimtetekort in en om de mainports en de vier grote steden zijn weerslag hebben op de ruimtelijke spreiding van distributiecentra. Het Centraal Planbureau geeft bijvoorbeeld aan dat de logistieke ontwikkeling van Groot Amsterdam en de door de Rotterdamse

haven gedomineerde provincie Zuid-Holland zich onder het landelijk gemiddelde bevinden.

SPREIDING

Voor de overheid is de geschetste ontwikkeling interessant, omdat een aantal beleidsvelden direct met het goederenvervoer te maken heeft. De Ministeries van Verkeer en Waterstaat, Economische Zaken, alsmede VROM delen op hoofdlijnen de doelstelling van een duurzaam, efficiënt en liefst ruimte-intensief vervoerssysteem. Deze beleidsdoelstellingen komen expliciet naar voren in het Nationaal Milieubeleidsplan, de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, het Nationale Verkeer- en Vervoersplan en de Nota Ruimtelijk Economisch Beleid. Er bestaat een duidelijke relatie tussen de beleidsterreinen van deze drie departementen. De Rolgoedstudie van NE/TNO INRO uit 1998 beschrijft dat het goederenvervoer belangrijk is voor het Bruto Nationaal Product (afhankelijk van de wijze van berekening circa vier à twaalf procent), maar tevens een groot aandeel heeft in de toenemende druk op het milieu en het ruimtegebruik (nieuwe infrastructuur, bedrijventerreinen, wagenparken, distributiecentra). Huidige prognoses wijzen op een verdubbeling van het goederenvervoer in de komende twintig jaar. Indien de huidige kwaliteit van het vervoerssysteem niet kan worden gehandhaafd, zal naar verwachting het toekomstige goederenvervoer minder efficiënt en meer belastend zijn voor de omgeving.

Mede dankzij de discussies over Nederland Distributieland, de mainports en het belang van grote doorvoerstromen voor de Nederlandse economie is de aandacht van de overheid tot nu toe vooral uitgegaan naar Europese distributiecentra. Maar zijn de vestigingspatronen van nationale en regionale distributiecentra in

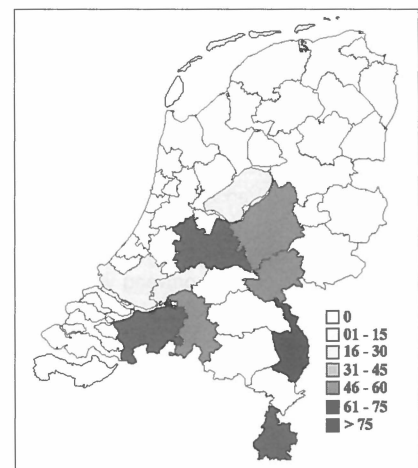
lijn zijn met het provinciale of het nationale ruimtelijk beleid?

Op dit moment is er onvoldoende inzicht in het aantal, soort en grootte van distributiecentra in de verschillende Nederlandse regio's. De bestaande statistische overzichten beperken zich tot specifieke producten of gebieden en geven nauwelijks een beeld van het totale ruimtebeslag in Nederland. Tevens verschillen de lokaties van de logistieke activiteiten vaak van de lokatie waar het bedrijf staat ingeschreven. Zo valt er dikwijls geen onderscheid te maken tussen administratieve activiteiten op het hoofdkantoor of opslag in een distributiecentrum.

Informatie omtrent de economische betekenis van logistieke activiteiten kan globaal worden verkregen uit de bestanden van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). 'Logistieke dienstverlening' vormt als zodanig echter geen onderwerp van de door het CBS uitgebrachte databases. De definitie van sectoren volgens de Standaardbedrijfstakindeling bevat slechts een beperkt aantal categorieën voor de (logistieke) dienstensector.

De wijze waarop economische kengetallen worden gepresenteerd, levert onvoldoende gedetailleerde informatie op over de economische en de ruimtelijke kenmerken van logistieke dienstverlening. De kenmerken van logistieke activiteiten, zoals lokatie, intensiteit en toegevoegde waarde zijn immers moeilijk eenduidig vast te stellen. Een deel van de logistieke activiteiten wordt door producerende bedrijven beheerd of uitgevoerd, zodat het niet

Figuur 1 Het aantal distributiecentra per Co-rop-gebied



als zelfstandige economische activiteit meetbaar is.

Samenvattend geldt dat voor de onderbouwing van het ruimtelijke beleid de huidige informatievoorziening onvoldoende is, terwijl bijvoorbeeld de Bedrijfslocatiemonitor van het Centraal Planbureau (CPB) expliciet ruimte reserveert voor distributieterreinen. Mede daardoor concludeert het CPB dat in Utrecht, Gelderland, Noord-Brabant en Limburg een planingsopgave aan bedrijventerreinen is ont-

staan. Het informatietekort is het meest urgent wat betreft de binnenlandse goederenstromen, die niet noodzakelijkerwijs aan de mainports gebonden zijn.

In ons onderzoek is gecontroleerd of andere bronnen in de databehoeftes kunnen voorzien. Noch in de vakliteratuur, noch bij gemeenten, provincies, brancheorganisaties, rijksdiensten, ministeries en Kamers van Koophandel waren bestanden voorhanden over de ruimtelijke spreiding van distributiecentra in Nederland. Uiteindelijk zijn via een telefonische enquête onder gemeenten de lokaties van distributiecentra in Nederland in kaart gebracht. Het onderzoek heeft zich toegespitst op 279 gemeenten met vestigingsmogelijkheden voor distributiecentra in de directe nabijheid van autosnelwegen. In de telefonische enquête is gevraagd naar het aantal distributiecentra in de gemeente, de grootte, het aantal werknemers en de toekomstplannen van de gemeente ten aanzien van distributiecentra. Veruit de meeste gemeenten waren alleen in staat bruikbare data te verstrekken over het aantal en de oppervlakte van distributieterrijnen. In totaliteit zijn 758 distributiecentra onderscheiden met een gezamenlijke oppervlakte van 1.261 hectare.

INTERMEDIAIRE ZONE

De resultaten van de enquête zijn in twee figuren verwerkt. Figuur 1 beschrijft het aantal distributiecentra per Corop-gebied. Merk op dat in de gebieden Delfzijl en omgeving, Zuidoost-Drenthe en Zeeuws-Vlaanderen geen gemeenten zijn ondervraagd. Opvallend is dat instanties in de 'mainportregio's' Rijnmond en Amsterdam over distributiecentra met een binnenlandse functie geen overzicht kunnen verschaffen.

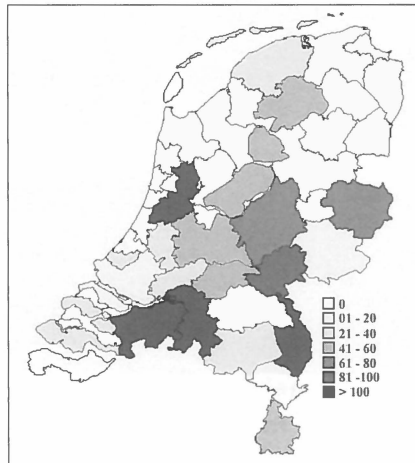
De figuur laat de volgende patronen zien:

- Gebieden met de hoogste concentratie distributiecentra bevinden zich in Centraal- en Zuid-Nederland. Verklarende factoren hiervoor zijn de centrale ligging in Nederland, het dichte infrastructuurnetwerk, de nabijheid van mainports, de omvang van het arbeidspotentieel en de nabijheid van de consumptiemarkten. Voor Brabant en Limburg speelt tevens de ligging op corridors richting België respectievelijk Duitsland een grote rol;
- Veel gebieden bevatten gemeenten met een clustering van distributiecentra. Dit zijn vooral Utrecht (39), Venlo (80), Heerlen (54) en Tilburg (49). Deze clustering is mede het gevolg van het 'het juiste bedrijf op de juiste plek'-beleid van overheden. Daarnaast is het voor bedrijven interessant nabij elkaar gevestigd te zijn, omdat dan gebruik kan worden gemaakt van gezamenlijke infrastructuur, voorzieningen en beheer;
- Specifieke lokatiekenmerken die aantrekkelijk zijn voor distributiecentra spelen een rol, zoals bijvoorbeeld laad- en losmogelijkheden, de aanwezigheid van verschillende vervoersmodaliteiten en een duidelijk herkenba-

re uitstraling als distributiekamp, zoals Venlo Trade Park en Valburg. Tenslotte is de aanwezigheid van ruime kavels en de eventuele beschikbaarheid van uitbreidingsruimte logischerwijs van groot belang;

- Factoren waardoor de bovengenoemde regio's als een magneet werken voor logistieke activiteiten, zijn voor de noordelijke en oos-

Figuur 2 Oppervlakte distributiecentra in hectares



telijke provincies juist een verklaring voor het tegendeel. We zien in deze landsdelen zowel een decentrale ligging binnen Nederland en ten opzichte van de mainports, het ontbreken van belangrijke (internationale) vervoersassen, een kleinere (afzet)markt alsmede een minder dicht infrastructuurnetwerk in vergelijking met overig Nederland.

Voor een vollediger beeld van de werkelijke omvang van de distributiesector is gekeken naar de grootte van de verschillende distributiecentra. Een Corop-gebied kan een groot aantal distributiecentra bevatten, die afzonderlijk maar beperkt van omvang zijn. Dit geeft dus een vertekend beeld van de werkelijke grootte van de distributiesector in een gebied. Figuur 2 beschrijft de ruimtelijke spreiding van distributiecentra in aantal hectares.

Ondanks de globale overeenkomsten, vertonen de figuren een aantal verschillen. De positie van Utrecht is allereerst wat minder geprononceerd. Daarnaast komen de noordelijke en oostelijke provincies wat meer in beeld. Er is blijkbaar gemiddeld genomen sprake van grootschaliger distributie in deze regio's.

GOEDE RICHTING

Uit dit verkennende onderzoek kunnen we het volgende concluderen: distributiecentra zijn voornamelijk in het midden en het zuiden van Nederland geconcentreerd. Dit geldt met name voor West-Brabant en het noorden van Limburg. Zowel in aantal, als in hectares herbergen deze gebieden de meeste distributiecentra. Dit lijkt een eerdere uitlating van het CPB uit 1998 te bevestigen dat: "ladingstromen in tweedelijnsknoppunten in het achterland ge-

leidelijk zo'n grote omvang krijgen dat deze overslagpunten bepaalde logistieke taken van het havengebied gaan overnemen [...] grootschalige distributiecentra worden in centraal Nederland opgezet om van buiten de dicht verstedelijkte gebieden steeds grotere regio's te voorzien".

Voor het ruimtelijke beleid van de overheid en de uitwerking en implementatie van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening is informatie over het ruimtebeslag van logistieke activiteiten van groot belang. Deze informatie dient op wetenschappelijk verantwoorde en transparante wijze te worden opgesteld. Het moet mogelijk zijn een duidelijke scheiding te geven tussen bijvoorbeeld een transportbedrijf, de groothandel en een distributiecentrum. Belangrijk hiervoor zijn eenduidige definities van 'logistiek', 'distributie of gemengd bedrijventerrein' en 'ruimtebeslag'. Tevens is het aan te bevelen een aparte statistische code op te stellen voor distributiebedrijven. Gegevens kunnen systematisch worden verzameld door het Centraal Bureau voor de Statistiek, de Kamers van Koophandel, provincies of gemeenten. In plaats van een telefonische enquête zijn meer intensieve methodes zoals bijvoorbeeld diepte-interviews en schriftelijke enquêtes denkbaar.

Studies dienen ten slotte nader in te gaan op de gevolgen van de 'nieuwe economie' en de ICT-revolutie op goederenstromen en lokatiekeuzes van distributiebedrijven. Op deze manier is duidelijk op welke wijze de door Kuipers bepleite combinatie van de 'mainport- en brainportgedachte naar intelligent sjuwen' kan worden geoperationaliseerd. Het belang van de ICT-revolutie blijkt wel uit het volgende citaat bij de opening van de Nationale Distributiedag 2000: "E-commerce zal een 'boom' in het goederenvervoer tot gevolg hebben. De consument over de gehele wereld wil snel, betrouwbaar en op maat bediend worden. Ga er maar aan staan als logistiek dienstverlener".

* Cees-Jan Pen werkt aan een dissertatie over besluitvormingsprocessen bij verplaatste bedrijven en is verbonden aan de Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen. Lóri Tavaszy is als senior adviseur logistiek verbonden aan TNO-INRO te Delft. Sytske du Crocq studeert Economische Geografie.

Literatuurselectie

Buck Consultants International (1997) Europese distributie en waardetoevoeging door buitenlandse bedrijven. Nijmegen: Buck Consultants International.

Centraal Planbureau (1998) Bedrijfslocatiemonitor; regionale verkenningen 2010, Den Haag, Centraal Planbureau.

Crocq, S.S. du, M. Huisman, A. M. J. Klaver, E. van der Lei en M. Zomer (2000) De ruimtelijke spreiding van distributiecentra in Nederland. Rijksuniversiteit Groningen: Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen Groningen.

Kuipers, B. (2000) Blijft Nederland distributieland? In: Economisch Statistische Berichten (16 juni)