

Waarom blijven we stadhavens geografisch analyseren? De huidige lock-in van het conceptueel denken zet innovatie onder druk – Karel Van den Berghe

Waarom worden stad en haven in het ruimtelijk beleid als afzonderlijk benaderd? Waarom is de haven niet een van de zovele stedelijke functies die door het stadsbestuur wordt aangestuurd? Deze vragen lijken overbodig, want de algemene perceptie is namelijk dat havenfuncties een volledig andere aanpak behoeven dan urbane functies, de hoofdreden waarom elke Vlaamse haven een afzonderlijk havenbestuur heeft. Deze discussiepaper is opgebouwd om deze perceptie in twijfel te trekken. Meer nog, in deze paper zal geargumenteed worden dat het duidelijk afbakenen van stad en haven op lange termijn problemen zal veroorzaken door het verlies van de innovatieve kracht van stadhavens. Ondanks goede economische cijfers, zijn de problemen zich stelselmatig aan het ontwikkelen. Deze paper eindigt in een theoretische planningsdiscussie, aantonend dat het gesplitst denken van stad en haven een erfenis is van het geografisch structuralistisch denken uit vorige eeuw.

Waarom blijven we stadhavens geografisch analyseren?

De huidige lock-in van het conceptueel denken zet innovatie onder druk

Karel Van den Berghe

Stellingen

Het huidig gescheiden ruimtelijk beleid van stad en haven leidt ogenschijnlijk tot economische successen, maar op lange termijn onderdrukt het beleid innovatie.

Door de padafhankelijkheid van het gescheiden denken focust de haven zich teveel op economisch minder interessante logistieke activiteiten; activiteiten waarvan de ruimtelijke impact enorm is.

De oorzaak waarom het ruimtelijk beleid stad en haven als afzonderlijk ziet, gaat terug tot het structuralisme van het ruimtelijk onderzoek uit de jaren 1960. Er is een fundamentele wijziging nodig meer gericht op wie of wat nu een stadhaven bepaalt in plaats van het geografisch afbakenen.

Universiteit Gent
Faculteit Ingenieurswetenschappen en Architectuur
Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning (**AMRP**)
Vrijdagmarkt 10/301
B-9000 Gent
+32 9 3313260
Karel.VandenBerghe@UGent.be

Waarom blijven we stadhavens geografisch analyseren?

De huidige lock-in van het conceptueel denken zet innovatie onder druk

Het ogenschijnlijke economische succesverhaal van havens

Op het eerste zicht lijkt het goed te gaan met de Vlaamse havens. Steevast worden havens in beleidsdocumenten aangeduid als belangrijke economische motoren (Vlaamse Overheid, 2012). Het specifiek beleidskader dat het oprichten van individuele en deels onafhankelijke havenbedrijven mogelijk maakte, heeft de Vlaamse havens duidelijk succes opgeleverd. In 2012 zorgden de havens van Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge voor samengeteld 27,7 miljard € directe en indirecte toegevoegde waarde (TW) en samengeteld voor 227.350 directe en indirecte voltijds equivalente jobs. Dit betekent dat de Vlaamse havens bijna voor een op tien mensen van de werkende Vlaamse bevolking een job genereerden (De Vlaamse Havencommissie, 2013; Mathys, 2014). Ook internationaal blijven de Vlaamse havens zich goed manifesteren. In de Hamburg-Le Havre range¹ werd in 2012 bijna een kwart van de totale omslag via de vier Vlaamse havens gerealiseerd. Antwerpen op zich neemt hiervan bijna 17% voor zijn rekening, gevolgd door Zeebrugge (4%), Gent (2,4%) en Oostende (0,3%). De grote slokop in de range is echter Rotterdam, waar liefst 40,1% van de totale omslag in deze regio verhandeld wordt, daarna gevolgd door Antwerpen en Hamburg (11,9%), niet toevallig de drie grootste Europese havens gezien op de globale rangschikking van havens (AAPA, 2014; De Vlaamse Havencommissie, 2013).

De maritieme economische schaalvergroting

Deze vorm van rangschikking, waarbij men de prestaties van havens vergelijkt op basis van het aantal verhandelde containers of de totale hoeveelheid tonnage, zijn populair om aan te tonen of een haven al dan niet goed bezig is. Telkens is een van de vooropgestelde doelen van havenbedrijven om ten minste hun positie op deze rangschikking te behouden (Havenbedrijf Rotterdam, 2011). Dit doel bereiken is relatief simpel: een haven die een rol wil spelen op wereldvlak, toch op basis van de rangschikking van cargo, moet zoveel mogelijk inzetten op de brede waaier van logistieke activiteiten. Dit betekent investeren in infrastructuur zoals diepere dokken, grotere terminals, hogere kranen, multimodale achterlandverbindingen en vernieuwde informaticasystemen. Voorbeelden van dergelijke infrastructuurprojecten zijn legio: De tweede Maasvlakte te Rotterdam, het baggeren van de Elbe te Hamburg, het Kluisendok te Gent, de nieuw aangekondigde zeesluis te Terneuzen, de bijna operationele Deurganckdoksluis te Antwerpen, etc.. Opvallend is dat elk van deze projecten slechts in de laatste tien jaar zijn uitgevoerd of aangekondigd. Deze recente ruimtelijke ontwikkelingen in havengebieden zijn typerend voor wat er vooral sinds de eeuwwisseling bezig is binnen de maritieme transport industrie: een enorme schaalvergroting. Deze schaalvergroting is het gevolg van enerzijds het globaal competitief karakter en anderzijds van het relatief weinig innovatieve proces die het maritiem transport typeert. Om hun competitief voordeel te verhogen, hebben logistieke bedrijven daarom enerzijds grotere schepen in gebruik genomen, zodat de transportkost per eenheid lading daalt, en anderzijds overnames of allianties aangegaan, dit zowel verticaal als horizontaal (Cullinane & Khanna, 2000). Dit heeft geleid dat op dit moment er slechts een heel kleine groep van multinationals instaat voor het maritiem transport van containers (bv. Maersk, Cosco) of bulk (bv. Vitol), het opslaan van

¹ Havens binnen de Hamburg-Le Havre range: Le Havre, Duinkerke, Oostende, Zeebrugge, Gent, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bremen en Hamburg.

cargo (bv. Dubai Port World) tot zelfs het bezitten van de grondstoffen (bv. Glencore) of voedingsmiddelen (bv. Cargill) (Paris, 2014).

Havens als schaakstukken

Naast de ruimtelijke vertaling bracht de schaalvergroting in de maritieme transport industrie een tweede belangrijk gevolg teweeg. Door het almaar kleiner worden van het aantal bedrijven in controle van de maritieme logistiek, hebben sommige multinationals een zodanig grote impact verkregen dat zij bij onderhandelingen met verschillende havens kunnen kiezen in welke haven ze hun activiteiten willen ontplooiën. Havens hebben dus minder en minder in controle over hun eigen toekomst. Dit leidde ertoe dat Slack (1993) reeds in de jaren 1990 formuleerde: *“ports are becoming pawns in a game of commerce that is global in scale”*. Een recent voorbeeld is de beslissing van Maersk, CMA-CGM en MSC (multinationals in containertransport) om hun containertransport te concentreren in Antwerpen en Rotterdam, waardoor twee van de drie containerterminals in Zeebrugge dreigen overbodig te worden (Express, 2015). Het is daarom aan het havenbedrijf om de condities zo te scheppen dat de multinationals er zich vestigen of blijven. Om zo snel mogelijk deze condities te verwezenlijken, is het bestuur van bijna alle belangrijke wereldhavens in de laatste tien tot twintig jaar geëvolueerd van een publiek bestuur, waarbij het stadsbestuur instond voor het havenbeleid, naar een al dan niet volledig onafhankelijk havenbedrijf (Vanoutrive, 2012). De logica hierachter is namelijk dat het veel langer duurt voor een publiek havenbestuur om een beslissing te nemen, wegens de democratische verplichtingen, dan voor een onafhankelijk havenbestuur. Deze snelle beslissingen zijn noodzakelijk om aan de alom veranderende voorwaarden van de logistieke sector te voldoen.

Het ruimtelijke beleid die de secundaire logistiek primair maakte

Hierin ligt hoogstwaarschijnlijk de kern van veel huidige en toekomstige problemen. Vandaag bevinden havens zich meer en meer in een zeer merkwaardige situatie: Ze focussen op logistiek ondanks dat ze in deze sector minder en minder invloed hebben. Meer nog, er kan zelfs gesteld worden dat de oprichting van havenbedrijven dit heeft versterkt. Dit ging namelijk gepaard met duidelijke afbakeningen van havengebieden waarvoor ze verantwoordelijk zijn, vastgelegd in ruimtelijke uitvoeringsplannen (Atzema, Boelens & Veldman, 2009; Vlaamse Overheid, 2009). Het verdienmodel van deze havenbedrijven is in grote mate gebaseerd op enerzijds het heffen van havengelden per ton maritieme overslag en de concessieopbrengst van havengronden (Colpaert & Loyen, 2011). Doordat voornamelijk logistieke activiteiten veel transport genereren en daarbij ook veel grond innemen, is het dan ook logisch dat een havenbedrijf deze graag aantrekt. Daarenboven is het essentieel dat een havenbedrijf, dat zich wil handhaven in de rangschikking, zijn havengebied kan uitbreiden om zo steeds meer van deze logistieke activiteiten te kunnen aantrekken, de hoofdreden voor het bouwen van bijvoorbeeld de Tweede Maasvlakte.

De vraag kan echter gesteld worden of deze evolutie duurzaam is op lange termijn. Natuurlijk staat het buiten kijf dat het aantrekken en verhandelen van cargo een van de kerntaken is van een haven als logistieke schakel tussen zee en land, maar is het aantrekken van cargo niet secundair? Het zijn namelijk niet de tonnen die het belangrijkste zijn, maar de TW die ermee gerealiseerd wordt (Colpaert & Loyen, 2011). Typerend is dat er in 2012 zelfs een stijging was in de verhandeling van lege containers (Mathys, 2014). Nog meer typerend is dat op dit moment de haven van Antwerpen eenzelfde TW creëert als de haven van Rotterdam ondanks dat slechts de helft van de hoeveelheid cargo er verhandeld wordt. Waarom zouden de haven van Antwerpen of andere havens dan inzetten op logistiek als de groei in TW zo beperkt is? Ook qua werkgelegenheid voorspelt het ‘Rotterdam-scenario’ met een focus op overslag weinig goeds. In de periode 1990-2005 is de directe en indirecte

werkgelegenheid gedaald van respectievelijk 70.000 en 300.000 naar 58.000 en 245.000 jobs (Atzema *et al.*, 2009). Door standaardisatie daalt de tewerkstelling per hectare bij logistieke activiteiten (Allaert, 2013). Meer nog, doordat maritiem transport globaal is, is ook de competitie tussen havens globaal. Dit is duidelijk merkbaar in de laatste vijftien jaar. Daarin namen de Aziatische havens duidelijk de leiding over. In 1970 concentreerde 40% van alle havenactiviteit zich in Europa en 20% in Azië. Op dit moment is dit 20% in Europa en liefst 50% in Azië (OECD, 2013). De globale strijd om cargo verhandeling is dus voor Europa voorlopig negatief.

De ruimtelijk moeilijke split tussen haven en stad

Daarnaast ondervinden havens steeds meer ruimtelijke conflicten. Dit niet enkel ecologisch (Van den Berghe & De Sutter, 2014), maar ook met de nabije stedelijke functies. De weliswaar zeer veralgemeende uitleg is dat havens stroomafwaarts steeds minder uitbreidingsmogelijkheden hebben en dat stroomopwaarts de stedelijke uitbreiding de havengebieden inhaalt (Wiegmans & Louw, 2011). Meer en meer worden er discussies gevoerd waarbij beleidsmakers moeten beslissen over welk gebied nu bij de haven en welke bij de stad hoort. Meestal op basis van een analyse van de aanwezige functies en de toekomstige behoeftes, beslist men uiteindelijk of een bepaald gebied officieel onder het ruimtelijke beleid van het havenbestuur of het stadsbestuur valt.

Er schuilt echter een ruimtelijk beleidsprobleem in dit duidelijk splitsen van haven en stedelijke activiteiten, want hoe definieert men ondubbelzinnig wat een haven- of een stadsfunctie is? Sommige activiteiten zoals bijvoorbeeld de visserij, schepenbouw of logistieke activiteiten zijn relatief makkelijk aan te duiden als havenactiviteiten, maar hoe moet men omgaan met minder duidelijke havenactiviteiten? Zijn bedrijven die weinig transport genereren, zoals bijvoorbeeld energiebedrijven, recyclagebedrijven of zelfs universiteiten minder een havenfunctie? Of zijn dit dan meer urbane functies? En omgekeerd, wat te doen met bedrijven die in havengebied liggen, en dus in België onder de Wet Major vallen (K.B., 2004), maar in feite weinig typische havenfuncties vervullen? Een gekend probleem in deze laatste categorie is de discussie die ontstond omtrent de Katoen Natie in de haven van Antwerpen. Het bedrijf Logisport, eigendom van de Katoen Natie, ligt officieel in havengebied, maar is, toch volgens de Katoen Natie, een logistiek bedrijf zonder enige maritieme activiteiten. Het bedrijf werkt werft daarom niet de verplichte officiële havenarbeiders aan. Zonder teveel in detail te treden, verplicht de Wet Major echter, die specifieke voorwaarden oplegt aan bedrijven gelegen in havengebied in België, dat Logisport zich wel moet aanpassen aan deze voorwaarden. Een rechtszaak was het gevolg. Opvallend is evenwel dat het bedrijf Bpost, dat gelijkaardige activiteiten uitvoert, wel hiervan vrijgesteld wordt, puur op basis van zijn locatie (Katoen Natie, 2013).

De toenemende druk op de innovatieve eigenschap van stadhavens

De onderschatte related variety

Het aantal onderzoekers die de artificiële afbakening tussen haven en stad in vraag stelt, groeit. Meer en meer wordt erop gewezen dat de banden tussen stad en haven belangrijker zijn dan gedacht. In hun paper vragen Hall and Jacobs (2012) zich af waarom het merendeel van de wereldhavens nog steeds stadhavens zijn. Want, zo stellen ze, indien de logica van de logistieke evolutie gevolgd wordt dan zou in principe elke haven die zo weinig mogelijk in botsing komt met stedelijke beperkende factoren, zoals ruimtelijke, ecologische of infrastructurele conflicten, moeten floreren (Ducruet & Lee, 2006). Met andere woorden, een haven zoals Zeebrugge of Prince Rupert in Canada, zou logistiek gezien Antwerpen of Vancouver makkelijk kunnen beconcurreren. Dit is echter tot op heden nog niet gebeurd, integendeel. Meer nog, hun analyse op wereldvlak toont dat het overgrote deel van de

wereldhavens nog steeds zijn gelegen in dichtbevolkte stedelijke agglomeraties, ondanks bijvoorbeeld pollutie- of congestieproblemen. Hun conclusie is dat blijkbaar steden havens nog steeds voorzien van voordelen die andere buiten stedelijke locaties niet kunnen aanbieden. Wel benadrukken ze dat deze voordelen niet altijd zeer simpel te vatten zijn. Ze stellen dat deze gekoppeld zijn aan de brede waaier van uitwisselingen tussen steden en havens (Hall & Jacobs, 2012). Deze meer ‘fuzzy’ voordelen door uitwisseling wordt in economische termen aangeduid als ‘*related variety*’ (Boschma & Martin, 2010). Kort samengevat is de *related variety* een van de voorwaarden die uiteindelijk leidt tot innovatieve processen. Het idee is dat immers door uitwisseling innovatie mogelijk is, bijvoorbeeld uitwisseling tussen het globale en lokale niveau, iets dat bijna logischerwijs plaatsvindt in stadhavens (Atzema *et al.*, 2009).

De kern van het probleem is het gesplit denken

Echter, het tegenwoordig zeer duidelijk splitsen van wat nu een haven- of urbane functie is, verhindert in zekere mate deze uitwisseling. Want een bedrijf, of een cluster van bedrijven, dat niet echt duidelijk een havenbedrijf of urbaan bedrijf is, valt noodgedwongen onder verschillende wetten en verschillende besturen, dit afhankelijk van de locatie waar deze gevestigd is. Dergelijk vooraf verhinderen van uitwisseling gaat innovatie tegen. Integendeel, een split van functies wordt aangemoedigd. Denkend aan de nu al verloren race om de grootste logistieke haven te worden, zou het dan niet meer dan ooit een doel moeten zijn voor havengebieden om zo innoverend mogelijk te worden? Maar hoe kunnen de Vlaamse havens dit verwezenlijken wanneer men een ruimtelijk beleidssysteem heeft die uitwisseling van ideeën zeer moeilijk kan faciliteren? Meer nog, en dit is de kern van het probleem, waarom in feite bakent het ruimtelijk beleid zo sterk havengebieden af? Met andere woorden, waarom is er een ruimtelijk verschil tussen haven en stad? Is de haven niet gewoon een stedelijke functie, net als bijvoorbeeld een treinstation, een marktplaats of een winkelstraat?

De erfenis van het structuralistische ruimtelijk denken

Om de vraag te beantwoorden waarom stad en haven als afzonderlijke entiteiten worden gezien in de ruimtelijke planning, is het nodig om na te gaan hoe het ruimtelijk onderzoek omging met de gebeurtenissen die zich voordeden in stadhavens in het verleden.

De geschiedenis van de stadhaven

Het ontstaan van de stad is de haven en het ontstaan van de haven is de stad

De voorwaarde om uit te groeien tot steden was meestal gelinkt aan een belangrijke positie in de grotere productie- en handelsnetwerken, ook al kon dit zeer tijdelijk zijn. Door belangrijke innovaties in de scheepvaart werden steden met toegang tot de zee belangrijke handelsplaatsen (Pirenne, 1969). Bijna alle Vlaamse en Nederlandse deltasteden hebben deze ontstaansredenen. De hechte symbiose die er bestond tussen de stads- en havenactiviteiten en de nood om de handelsactiviteiten te beschermen, zorgde ervoor dat de haven de centraal gelegen plaats in de stad was, de plaats waar het stadsleven zich afspeelde. Tussen stad en haven was toen in feite geen ruimtelijke grens, net zoals een marktplaats vandaag zowel een stads- als handelsruimte is. Stad en haven waren geïntegreerde complexen bestaande uit diverse sociale, culturele, economische en, vanzelfsprekend, ruimtelijke relaties. De stad was de haven en de haven was de stad (Polanyi, 1963).

Omdat toen haven en stad als een werden gezien, is het in dit opzicht interessant om zich af te vragen waarom het woord ‘haven’ bestaat. Epistemologisch is het woord haven afkomstig van de beschrijving van een plaats waar een schip veilig is voor wind en golfslag (De Vries & de Tollenaere, 2010), vandaag vervat in zijn huidige letterlijke betekenis als simpelweg ‘aanlegplaats voor schepen’ (Den

Bon, Geeraerts & Van der Sijs, 2008). Ook het Engelse of Franse woord 'port' verwijst epistemologisch naar een (water)'deur' of 'toegang' tot de stad (Partridge, 2009), opnieuw dus refererend naar de plaats waar een schip aankomt en vertrekt. Haven had dus in feite enkel een zeer beperkte ruimtelijke bijgedachte. De ruimte rondom de aanlegplaats van de boot was gewoon de stad.

De industriële revolutie: De haven verhuist ruimtelijk voor het eerst buiten de stad

De perceptie dat haven en stad ruimtelijk één zijn begon te veranderen door de gevolgen van de industriële revolutie (Olivier & Slack, 2006). Door de opkomst van grotere schepen en fabrieken was men genoodzaakt nieuwe havengebieden te creëren doordat hiervoor geen ruimte was in het centrum van de stad. In de stadsrand verschenen stroomafwaarts de eerste dokken, speciaal ontworpen aanlegplaatsen waarrond fabrieken de aangebrachte lading tot producten verwerkten.

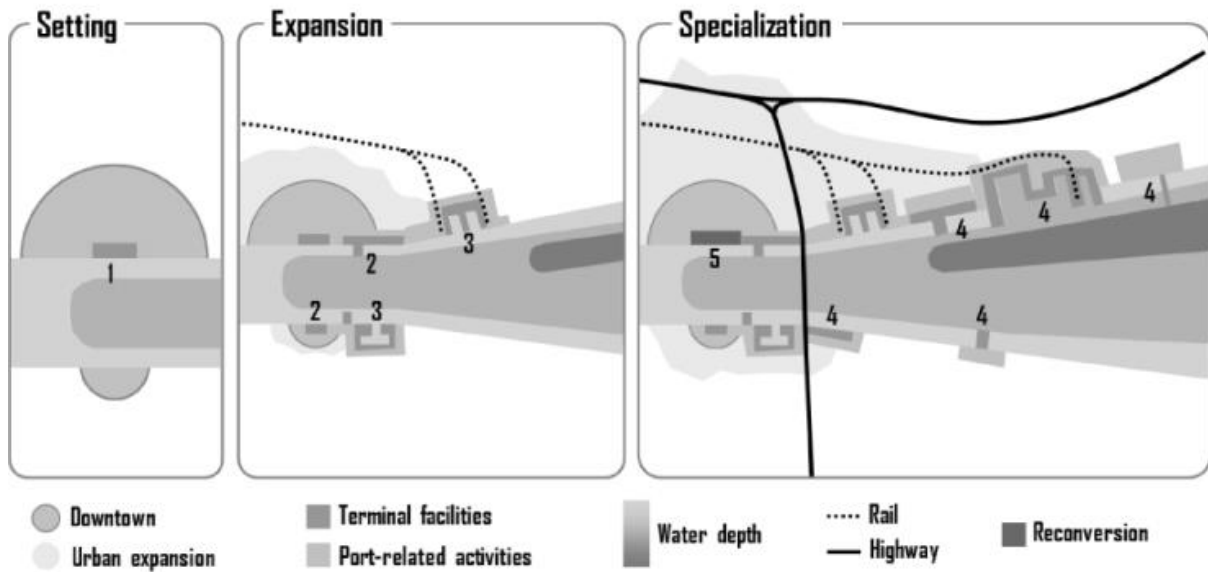
De standaardisatie betekent de definitieve doorbraak van cargo in havens

De ruimtelijke stadshavenconfiguratie begon echter zeer sterk te veranderen vanaf de jaren 1950. De standaardisatie van cargo, zoals de opkomst van de container, zorgde dat allerhande soorten cargo, die voordien telkens hun eigen transportvereisten hadden, samen en multimodaal konden vervoerd worden (Mahoney, 1985). Een schip kon dus tegelijkertijd veel meer cargo verschepen. Dit versterkte de opkomst van deur-tot-deur handel en de 'just-in-time' logistiek, die op hun beurt de globale productieketen versterkte (Hesse & Rodrigue, 2004). Het gevolg van de standaardisatie van cargo leidde tot grotere schepen. Om deze grotere schepen en ditto cargo te ontvangen, moesten havengebieden uitbreiden. De start van de uitbouw van enorme containerterminals of petrochemische terreinen in havengebieden, dit steeds verder stroomafwaarts vanaf de stad, was hierdoor ingezet.

Het opkomen van generalistische modellen en concepten

Het Any Port model uit de jaren 1960

Door de globalisatie van het maritiem transport begonnen havengebieden overal ter wereld zich op eenzelfde manier ruimtelijk aan te passen. Het leek alsof een algemene evolutie zich ontwikkelde. Dit werd ook opgemerkt door ruimtelijke onderzoekers. Een van de eerste die dit ruimtelijk fenomeen bestudeerde, was Bird (1963) die zijn 'Any Port model' ontwikkelde (figuur 1). Zijn model vatte mooi de historische stadhaven evolutie samen die in de vorige paragrafen ook kort beschreven staat: De ooit sterk verstrengelde Middeleeuwse stadhaven werd onder invloed van de industriële revolutie en later door transport doorbraken uit elkaar getrokken. Doordat Bird dit overal zag gebeuren, concludeerde hij dat dit niet anders dan een universeel fenomeen kon zijn. Met andere woorden, elke stadhaven (Any Port), ook deze die deze evolutie nog niet ondergaan waren, hadden dezelfde ontwikkelingsgeschiedenis of -toekomst (Bird, 1963).



Figuur 1: Het Any Port model van Bird (1963), aangepast door Rodrigue, Comtois and Slack (2009)

Het Port City Interface model uit de jaren 1980

Na verloop van tijd gedurende de 20^{ste} eeuw begon het duidelijk te worden dat er naast de evolutie van havengebieden, ook andere, ogenschijnlijk universele, ruimtelijke processen opkwamen. Hoyle (1989) merkte immers op dat doordat havenfuncties zich steeds verder van de stad verwijderden, de oudere meer urbane havengebieden leeg kwamen te staan en dat stedelijke functies deze daarna begonnen in te nemen. Door het analyseren van het ruimtelijk overgangsgebied tussen haven en stad, aangeduid als de Port City Interface, kon men aan de hand van zijn model de ruimtelijke configuratie van de stadhaven begrijpen en ook mooi aantonen in welke evolutiefase een stadhaven zich bevond (figuur 2).

STAGE	SYMBOL	PERIOD	CHARACTERISTICS
I Primitive port/city	○ City ● Port	Ancient/medieval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port.
II Expanding port/city	○ City ● Port	19th–early 20th century	Rapid commercial/industrial growth forces port to develop beyond city confines, with linear quays and break-bulk industries.
III Modern industrial port/city	○ City ● Port	Mid–20th century	Industrial growth (especially oil refining) and introduction of containers/ro-ro (roll-on, roll-off) require separation/space.
IV Retreat from the waterfront	○ City ● Port	1960s–1980s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas.
V Redevelopment of waterfront	○ City ● Port	1970s–1990s	Large-scale modern port consumes large areas of land/water space; urban renewal of original core.
VI Renewal of port/city links	○ City ● Port	1980s–2000+	Globalization and intermodalism transform port roles; port-city associations renewed; urban redevelopment enhances port-city integration.

Figuur 2: The port-city interface model (Hoyle, 1989)

Het subjectieve ruimtelijk gesplit denken van stad en haven

Niettegenstaande de duidelijkheid en het hoog gebruiksgemak van beide modellen, is er in diepte iets belangrijk op te merken. De modellen van Bird (1963) en Hoyle (1989) tonen namelijk duidelijk aan dat vanuit het toenmalig ruimtelijk denken stad en haven voor het eerst als twee afzonderlijke eenheden gezien werden, een compleet andere denkwijze als hoe men de stadhaven eeuwen daarvoor (onbewust) aanzag als een complex geheel van functies.

Het conceptueel splitten van stad en haven

Het structuralisme

Om deze merkwaardige analyse te begrijpen tijdens de tweede helft van vorige eeuw, is het nodig te kijken naar het destijds geldende theoretisch paradigma, namelijk het structuralisme. Kort samengevat gaat het structuralisme er van uit dat alle sociale fenomenen, hoe divers deze ook kunnen zijn, intern geconnecteerd en georganiseerd zijn volgens een bepaald ongekend patroon. Het is de taak van onderzoekers om te trachten deze interne relaties en patronen die samen een structuur vormen, te ontdekken. Elk systeem bestaat dus uit verschillende elementen gelinkt aan elkaar (Bunnin & Yu, 2004).

Vertaald naar ruimtelijke planning betekent dit dat een bepaald ruimtelijk fenomeen, in dit geval het complex van stadhavens, enkel kan begrepen worden door na te gaan hoe dit systeem opgebouwd is, welke elementen dit zijn en hoe ze relationeel ten opzichte van elkaar staan.

Terug kijkend naar hoe de logistieke revolutie na de Tweede Wereldoorlog ervoor zorgde dat havengebieden ruimtelijk plots zich weg verplaatsten van hun steden, was de conclusie al gauw gemaakt dat de stadhaven wel moest bestaan uit twee verschillende delen. Frappant is trouwens dat de uitleg voor de ooit wel aanwezige cohesie tussen stad en haven in het model van Hoyle (1989), enkel werd voorgesteld door de twee verschillende bolletjes deels te laten overlappen. Echter hoe deze overlap er dan uitzag, welke functies hiermee bedoeld werden en wat de reden was dat er dan wel een cohesie plaatsvond, is minder duidelijk af te leiden.

De gevolgen van de padafhankelijkheid van de structuralistische analyse

Algemeen kan men stellen dat het structuralisme uiteindelijk enkel en alleen een van de zovele analysetechnieken is die ruimtelijke onderzoekers hanteren. Enkel blijkt dat in het geval van stadhavens het structuralisme belangrijke gevolgen heeft. De logistieke revolutie kent namelijk sinds vijftien jaar een sterke doorstart. Onder invloed van de Arabische en Aziatische economische boom en expansie, zijn er sterke horizontale en verticale integratieprocessen bezig (Paris, 2014). Door fusies en overnames controleren, zoals reeds gezegd, op dit moment enkel een handvol multinationals de behandeling van cargo. Havengebieden moeten dus snel reageren om mee te evolueren met deze veranderingen. Havengebieden, als aparte entiteiten los van de stedelijke complexen, hebben daarom een afzonderlijk bestuur nodig. Er bleek namelijk dat het oude havenbeleid als onderdeel van het stadsbeleid, te traag kon reageren en dus te traag kon meepikken op de evolutie. Maar zoals cijfers aantonen, lijkt de focus op de logistieke activiteiten misschien niet altijd de slimste keuze te zijn op lange termijn, toch niet als men vanuit het ruimtelijk beleid de stadshaven in zijn geheel bekijkt op vlak van innovatie, werkgelegenheid, ecologie en socio-culturele verbanden. Het streven naar een situatie met een hogere related variety tussen stad en haven zou hier oplossingen kunnen bieden, maar door de padafhankelijkheid van de structuralistische analyse is dit moeilijk te verwezenlijken. Meer nog, de structuralistische analyse lijkt zichzelf te versterken, een voorbeeld van '*selffulfilling prophecy*'.

De kritiek op het structuralisme groeit maar doorbreekt de padafhankelijkheid (nog) niet

Het gebruik van andere onderzoeksmethoden voor haven- en stadsonderzoek

Reeds in je jaren 1980 en 1990 begon de kritiek op de lineaire historisch-morfologische analyse te groeien, dit eerst voornamelijk in het veld van havenstudies. Onder invloed van de opkomende multinationals opperde Slack (1993) om niet langer aan de hand van ruimtelijke analyses de havens te

begrijpen, maar dit te doen door na te gaan welke stake- en shareholders deze multinationals hebben. Het zijn namelijk hun beslissingen die een belangrijke invloed hebben op locatievoorwaarden van de logistieke bedrijven. Het onderzoek van Jacobs and Notteboom (2009) trachtte empirisch het netwerk van relaties tussen de verschillende bedrijven in zeehavens voor te stellen. Enkele opvallende resultaten waren dat een stad als Madrid, waar helemaal geen zeehaven is, een belangrijke concentratie kent van maritieme tertiaire activiteiten. Ook al hebben deze bedrijven puur gezien geen interactie met water, toch is dit wanneer men innovatie in het achterhoofd houdt, belangrijke kennis voor beleidsmakers. Ook in het veld van stadsanalyse heeft men zich al langer verbreed buiten de zuiver ruimtelijke analysetechnieken (Sassen, 1991).

De voortgaande structuralistische bepaling van stadshavens

Vreemd is dat in de beide onderzoeksvelden die samen de stadshaven vormen en waar de structuralistische denkwijze niet meer de hoofdanalysetechniek is, dit in het onderzoeksveld van stadshavens wel nog steeds zo is. Geregeld worden namelijk nieuwe onderzoeken gepubliceerd die steevast starten met de vaststelling dat de ruimtelijke evolutie van een bepaalde havenstad niet volledig meer klopt volgens bijvoorbeeld het model van Hoyle (1989). Als onderzoeksvraag wordt dan geopperd dat 'de stadshaven' waarschijnlijk in een nieuwe fase is beland, een fase die wel de laatste ontwikkelingen omvat. Zo bleek uit het onderzoek van Wiegmans and Louw (2011) dat op basis van de analyse van de stadshaven Amsterdam dat stad en haven meer en meer ruimtelijke conflicten ondervonden. De zone tussenin, de zogenaamde port city interface, werd niet eerst verlaten en daarna geleidelijk ingenomen door urbane functies. Integendeel, urbane functies begonnen actief havenfuncties verder weg te duwen. De huidige veelgebruikte modellen voorspellen dit echter niet, leidend tot hun conclusie dat de stadshaven wel in een nieuwe conflictfase moet terecht gekomen zijn. Een ander voorbeeld is onderzoek gericht op de snelle opkomst van de Aziatische stadshavens. De enorme groei van bijvoorbeeld Shanghai bleek moeilijk te analyseren zijn met de huidige, meer Europees gerichte, ruimtelijke modellen. Lee, Song and Ducruet (2008) ontwikkelden daarom een Aziatische variant, verklarend dat hun model wel capabel was om de Aziatische stadshavenevoluitie te begrijpen en dus ook te voorspellen.

Een theoretische ruimtelijke planningsdiscussie

Dit voorbeeld van het botsen van het structuralistisch denken waarbij onderzoekers krampachtig de modellen hanteren en waar nodig bijshaven is deel van een grotere discussie in de ruimtelijke planning. De stadshaven is, zoals bijna alle ruimtelijke planningsonderwerpen, een mooi voorbeeld van een complex systeem waar verschillende ruimtelijke schalen samenkomen met verschillende actoren en relaties en die verre van statisch, maar integendeel sterk dynamisch is. Verder bouwend op de ideeën van poststructuralistische theoretici, zou de ruimtelijke analyse voor stadshavens het zoeken naar onderliggende structuren (gedeeltelijk) moeten loslaten. In tegenstelling tot het eerst afbakenen van wat nu haven en stad is en daarna te bepalen wat de haven en urbane functies zijn, zoals de Wet Mayor doet, zou het niet beter zijn om na te gaan welke relaties tussen actoren, objecten en instituties er bestaan in dit complex? Met andere woorden, het bepalen van wie of wat nu de stadshaven vormt zou centraal moeten staan. Dergelijke analyse is wel capabel rekening te houden met de zeer specifieke, en altijd veranderende context (Boelens & de Roo, 2014).

Specifiek voor de Vlaamse stadshavens, die momenteel het economisch goed doen, schuilt er een duidelijk opportuniteit in deze nieuwe analysetechnieken. Een snelle analyse van de stadshaven Gent bijvoorbeeld toont dit al aan. Ondanks de nog steeds afwezigheid van containertransport, is de haven

van Gent een relatief belangrijke haven met bijvoorbeeld sterke industriële activiteiten en kennisuitwisseling op vlak van bio-energie met de universiteit van zijn gaststad. Het is daarom noodzakelijk dat de ruimtelijke planning, die het ruimtelijk beleid uitzet, weet wat de specifieke specialiteiten zijn van een bepaalde stadhaven. Deze specialiteiten zijn zeer sterk contextafhankelijk. Het is net het inzetten op het versterken van deze specialiteiten die op langere termijn zal zorgen voor innovatie en dus voor een competitievoordeel. Een goed beleidskader ontwikkelen die dit kan faciliteren is daarom essentieel. Om dit te bereiken zal er echter een fundamentele wijziging moeten gebeuren in het theoretisch benaderen van complexe ruimtelijke fenomenen als de stadhaven, meer gericht op wie of wat de stadhaven vorm geeft. Dit wetende kan men zich afvragen: Waarom blijven we de stadhaven geografische afbakenen?

Referentielijst

- AAPA. (2014). World port rankings 2013: American Association of Port Authorities.
- Allaert, G. (2013). *Oostende: De 'miskende' Haven*: Academia Press.
- Atzema, O., Boelens, L., & Veldman, B. (2009). Voorbij de Lock-In: Een economische institutionele herpositionering van de Rotterdamse haven. Utrecht: Universiteit Utrecht.
- Bird, J. H. (1963). *The major seaports of the United Kingdom*: Hutchinson.
- Boelens, L., & de Roo, G. (2014). Planning of undefined becoming: First encounters of planners beyond the plan. *Planning Theory*, 31.
- Boschma, R., & Martin, R. (2010). *The Handbook of Evolutionary Economic Geography*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited.
- Bunnin, N., & Yu, J. (2004). *The Blackwell Dictionary of Western Philosophy*: Blackwell Publishing.
- Colpaert, T., & Loyen, R. (2011). De financiële gezondheid van de Vlaamse havenbedrijven: Departement Mobiliteit en Openbare werken: Gewestelijk havencommissariaat.
- Cullinane, K., & Khanna, M. (2000). Economies of scale in large containerships: optimal size and geographical implications. *Journal of Transport Geography*, 8(3), 181-195.
- De Vlaamse Havencommissie. (2013). De Vlaamse havens: Feiten, statistieken en indicatoren voor 2012: Vlaamse Overheid.
- De Vries, J., & de Tollenaere, F. (2010). *Etymologisch woordenboek: onze woorden, hun oorsprong en ontwikkeling*.
- Den Bon, T., Geeraerts, D., & Van der Sijs, N. (2008). *Van Dale groot woordenboek van de Nederlandse taal*.
- Ducruet, C., & Lee, S.-W. (2006). Frontline soldiers of globalisation: Port-city evolution and regional competition. *GeoJournal*, 67(2), 107-122.
- Express. (2015). Containeroverslag Zeebrugge krijgt zware klappen Retrieved 14/04/2015, from <http://www.express.be/sectors/nl/logistics/containeroverslag-zeebrugge-krijgt-zware-klappen/211544.htm>
- Hall, P. V., & Jacobs, W. (2012). Why are maritime ports (still) urban, and why should policy-makers care?. *Maritime Policy & Management*, 39(2), 189-206.
- Havenbedrijf Rotterdam. (2011). Havenvisie 2030, Ruimte. In P. o. Rotterdam (Ed.).
- Hesse, M., & Rodrigue, J.-P. (2004). The transport geography of logistics and freight distribution. *Journal of Transport Geography*, 12(3), 171-184.
- Hoyle, B. (1989). The Port City Interface - Trends, Problems and Examples. *Geoforum*, 20(4), 429-435.
- Jacobs, W., & Notteboom, T. (2009). A theory on the co-evolution of seaports with application to container terminal development in the Rhine-Scheldt Delta: Utrecht University, Section of Economic Geography.
- Koninklijk besluit betreffende de erkenning van havenarbeiders in de havengebieden die onder het toepassingsgebied vallen van de wet van 8 juni 1972 betreffende de havenarbeid. (2004).
- Katoen Natie. (2013). Persconferentie Mr. Huts. Antwerp.
- Lee, S.-W., Song, D.-W., & Ducruet, C. (2008). A tale of Asia's world ports: The spatial evolution in global hub port cities. *Geoforum*, 39(1), 372-385.
- Mahoney, J. H. (1985). Intermodal freight transportation.
- Mathys, C. (2014). Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports, Liege port complex and the port of Brussels - Report 2012. In J. Smets (Ed.), (Vol. 260): National Bank of Belgium.
- OECD. (2013). The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report. In O. Merk (Ed.), (pp. 183). Rotterdam: The Organisation for Economic Co-operation and Development.
- Olivier, D., & Slack, B. (2006). Rethinking the port. *Environment and Planning A*, 38(8), 1409-1427.
- Paris, C. (2014, 26/03/2014). Shipping Alliance Set to Make Waves: Maersk and Two Other Container Shippers Aim to Cut Costs Amid Overcapacity, *The Wall Street Journal*.
- Partridge, E. (2009). *Origins: An etymological dictionary of modern English*.
- Pirenne, H. (1969). *Medieval Cities: Their Origins and the Revival of Trade*: Princeton University Press.
- Polanyi, K. (1963). Ports of Trade in Early Societies. *The Journal of Economic History*, 23(1), 30-45.
- Rodrigue, J.-P., Comtois, C., & Slack, B. (2009). *The Geography of Transport Systems*: Routledge.
- Sassen, S. (1991). *The Global City: New York, London, Tokio*: Princeton University Press.
- Slack, B. (1993). Pawns in the game: Ports in a global transportation system, Editorial, *Growth & Change*, p. 579.
- Van den Bergh, K., & De Sutter, R. (2014). The governance dilemma in the Flanders coastal region between integrated water managers and spatial planners. *Water International*, 39(6), 858-871.
- Vanoutrive, T. (2012). *The changing spatiality of port governance: The case of Antwerp*. Paper presented at the RSA European conference 2012 Delft, Delft.
- Vlaamse Overheid. (2009). Plan-MER gewestelijk RUP afbakening zeehavengebied Antwerpen: Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Adeling Haven- en Waterbeleid.
- Vlaamse Overheid. (2012). Groenboek: Vlaamse regering legt nieuwe ruimtelijke visie voor Ruimte Vlaanderen.
- Wiegmans, B. W., & Louw, E. (2011). Changing port-city relations at Amsterdam: A new phase at the interface? *Journal of Transport Geography*, 19(4), 575-583.