



‘Wij subsidiëren de Betuwelijn, maar de baten daarvan verdwijnen over de grens’

Jan Oosterhaven

## ‘Niet klakkeloos investeren in mainports’

Het lijkt een simpele vraag: waar liggen de logistieke hotspots van Nederland? Het antwoord is echter divers. En hoe belangrijk zijn dat soort lijstjes eigenlijk?

TEKST NICO VAN DIJK

Waar TNO in een onderzoek uit 2010 voor de toenmalige ministeries van Economische Zaken en Verkeer & Waterstaat de mainports Rotterdam en Schiphol bovenaan zet, prijkt op de Logistieke Kaart van Nederland, een initiatief van Logistiek Magazine, al twee jaar de regio Venlo-Venray op de eerste plaats gevolgd door West-Brabant.

OP DE LOGISTIEKE KAART 2011 staat de Rotterdamse haven slechts vierde, na de regio Tilburg-Waalwijk. Schiphol komt op plaats zes en moet Oss-Veghel-Eindhoven voor zich dulden. Op de zevende plaats staat de regio Arnhem-Nijmegen, gevolgd door de Amsterdamse haven, Almere-Zeewol-

de en Tiel-Gelders. Het hele Noorden en Oosten van Nederland komt niet in de top-tien voor. Delfzijl (11) en Enschede (13) halen nog de top vijftien, maar de rest van Oost- en Noord-Nederland speelt volgens deze lijst op logistiek terrein geen rol van betekenis.

DE VERSCHILLEN in de ranglijsten zijn deels te verklaren door de regiogrenzen die de opstellers hanteren. Waar TNO Groot Rijnmond als een gebied telt, splitst de Logistieke Kaart deze regio op in drie gebieden. Hetzelfde geldt voor Amsterdam dat TNO als Groot-Amsterdam aanduidt, waar de Logistieke Kaart Schiphol en de haven als afzonderlijke gebieden beschouwt. Ook gebruiken de lijstjesmakers verschillende bronnen en databases. De opstellers van de Logistieke Kaart, een panel van circa 25 experts, kijken vooral naar bereikbaarheid, beschikbaarheid aan grond, motivatie van het personeel, de medewerking van lokale en regionale overheden en letten meer op het nationale of regionale belang van een hotspot. TNO kijkt ook naar multimodaliteit, goederenstromen en internationale links. Bovendien claimt

TNO zich meer op hardere cijfers te beroepen dan de Logistieke Kaart. De discussie over cijfers is meer dan louter academisch, aangezien dit soort lijstjes een behoorlijke invloed kunnen hebben op het vestigings-plaatsbeleid van bedrijven, aldus TNO. Vooral bedrijven met grote of innovatieve logistieke operaties willen graag op een hotspot bij een mainport zitten om zo te profiteren van de synergie die dat oplevert. Een goed voorbeeld daarvan is West-Noord-Brabant waar multimodale terminals als Moerdijk en andere logistieke support diensten geleid hebben tot de vestiging van Europese distributiecentra. Die combinatie trekt weer nieuwe logistieke dienstverleners aan en zo ontstaat een vliegwieleffect, aldus TNO.

MAAR DE GRONINGSE hoogleraar prof. dr. Jan Oosterhaven, gespecialiseerd in regionale economie en vervoers-economie, vindt dit soort lijsten een populaire, maar dubieuze aangelegenheid. “Door de keuze van je indicatoren kun je er alles uit krijgen wat je wilt.” De Groningse wetenschapper vindt dat de overheid bij investeringen

veel meer moet kijken naar een fatsoenlijke maatschappelijke kosten-baten-analyse. “Hoe gaat de welvaart van de gemiddelde Nederlander er op vooruit als dat project wordt uitgevoerd. Als de overheid bij investeringen in infrastructuur en logistiek uitgaat van dit soort lijstjes, worden die lijstjes heel gevaarlijk.”

OOSTERHAVEN, OUD-TNO’ER en gespecialiseerd in de economische gevolgen van transportinfrastructuur, wijst er op dat de mainports Amsterdam en Rotterdam weliswaar groter zijn dan andere logistieke hotspots, maar dat ze veel minder verbonden zijn met de rest van het bedrijfsleven in Nederland. De Rotterdamse haven is weliswaar belangrijk voor de Rijnmond-economie, maar vooral ook voor Duitsland, terwijl het belang van Schiphol beperkt blijft tot de Randstad. Logistieke centra in Noord-Nederland zoals Delfzijl en de containeroverslag in Veendam zijn veel meer verbonden met binnenlandse afnemers en leveranciers dan bijvoorbeeld Schiphol. “Het vooropgezette idee dat je dus vooral in die mainports moet

investeren, is procentueel gezien niet juist. Het gemiddelde rendement van een geïnvesteerde euro is in de rest van Nederland groter. Dat wil niet zeggen dat je niet in die mainports moet investeren, maar je moet een evenwicht vinden en project voor project een maatschappelijke kosten-baten-analyse maken.”

HELAAS MOET DE HOGLERAAR constateren dat de overheid eerder kiest voor projecten met een hoog publiciteits profiel en nogal eens de oren laten hangen naar de krachtige sectorlobby. Dat laatste was onder meer het geval bij de Betuwelijn, waarvan niet duidelijk is of die ooit rendabel zal worden. “Dat is een van de domste investeringen die we nationaal hebben gedaan. Het is het resultaat van een perfect georganiseerde lobby waar de politiek achteraan is gelopen. De Duitsers subsidiëren het spoorvervoer naar hun havens. Ook dat is dom, maar die baten komen tenminste terecht bij de eigen, Duitse consument. Wij subsidiëren de Betuwelijn, maar de baten daarvan verdwijnen over de grens. Dat is nog veel dommer.”

Het milieu is belangrijk voor iedereen. Daarom rijden wij o.a. met LZV's en gastrucks en ontvangen wij de Lean and Green-award voor onze plannen voor CO2-reductie.

**Uw logistiek kan ook zorgeloos én duurzaam**

■ Simon Loos is al jaren toonaangevend in logistiek. Betrouwbaar, innovatief en servicegericht.

■ Wij verzorgen uw Transport, Warehouse en VAL onder één dak, naadloos geïntegreerd met innovatieve automatisering.

Simon Loos, uw duurzame partner in logistiek. [www.simonloos.nl](http://www.simonloos.nl) - Tel. +31 229 - 50 20 00

## Vraag naar moderne distributiecentra trekt aan

Na een periode van neergang lijkt de vraag naar distributiecentra sinds eind 2010 weer aan te trekken. Maar huurders willen alleen eigentijdse, efficiënte distributiecentra. Voor oudere magazijnen blijft de toekomst onverminderd somber.

TEKST NICO VAN DIJK

Uit cijfers van vastgoedadviesbureau CB Richard Ellis blijkt dat de vraag naar magazijnen sinds eind 2010 weer aantrekt. Het bureau becijferde medio juli dat de leegstand in Nederland in het tweede kwartaal naar 8,35 procent was gedaald. Vooral in West-Brabant en Noord-Limburg neemt de leegstand hard af. Die groeiende vraag naar opslagruimte werd vooral veroorzaakt door de aantrekkende Duitse economie en de behoefte van producenten om hun voorraden weer op peil te brengen. De vraag naar distributiecentra (dc's) steeg dan ook vooral in de mainports en langs de transportroutes in Zuid-Nederland. Daarentegen zag het adviesbureau een lichte stijging van de leegstand in logistieke centra waar de bedrijven het vooral moeten hebben van de retailmarkt.

DE VRAAG NAAR DISTRIBUTIECENTRA kreeg dit jaar een extra impuls door huurders die besloten te verkassen van hun oude dc naar een nieuw, modern warehouse. Verhuizen was aantrekkelijker dan ooit. “De huurprijzen dalen en liggen veelal lager dan wat bedrijven betalen voor hun oude distributiecentrum”, weet Rob van Doesburg, supply chain management consultant bij Capgemini Consulting. “Bedrijven willen hun efficiency

vergroten. Die nieuwe distributiecentra zijn groter, efficiënter en energiezuiniger. Als de huurprijs dan hetzelfde is, wordt verhuizen aantrekkelijk.”

DIE LAGERE HUURPRIJZEN hebben alles te maken met het overaanbod aan warehouses. De afgelopen jaren is er, ondanks de crisis, nog steeds veel opslagruimte bijgebouwd. Van de 770.000 vierkante meter die in 2009 nieuw werd bijgebouwd, was op 1 januari van dit jaar maar liefst 32 procent nog steeds niet verhuurd, weet Van Doesburg. “De bezettingsgraad van dc's is sinds 2008 snel gedaald naar een dieptepunt in 2009. In Nederland zaten we voor de crisis op een bezettingsgraad van 95 procent. In het

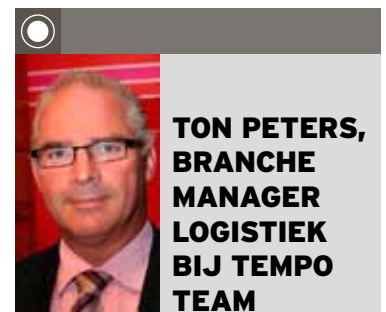
eerste kwartaal van dit jaar lag dat net boven de negentig procent.”

VAN DOESBURG ZIET, anders dan CB Richard Ellis, dat de groei uit het eerste kwartaal weer afvlakt vanwege onzekerheid over de economische situatie in Europa. Daar komt bij dat bedrijven in toenemende mate onzeker zijn over de concurrentiepositie van Nederland. Is ons land nog wel in staat om voldoende buitenlandse bedrijven aan te trekken die in Nederland een Europees distributiecentrum willen openen? “We hebben meer concurrentie gekregen vanuit andere landen en de productie- en logistieke stromen in Europa zijn veranderd. Bedrijven rekenen hun logistieke netwerk in

Europa door. Dat leidt er toe dat ze magazijnen in West-Europa samenvoegen en nieuwe of grotere distributiecentra in Oost-Europa openen. Mijn aanname is dat de totale capaciteit aan warehousing in Nederland niet of nauwelijks zal stijgen en dat we een verschuiving zullen zien van oude naar nieuwe distributiecentra.”

DE TOEKOMST VOOR DIE OUDERE magazijnen blijft somber, omdat ze simpelweg niet kunnen voldoen aan de eisen die aan moderne distributiecentra worden gesteld. De nieuwe dc's hebben bijvoorbeeld meer manoeuvreerruimte voor vrachtwagens en meer laad- en losplatforms nodig om te kunnen voldoen aan de groeiende behoefte aan crossdocking. Ook kan in die nieuwe warehouses beter ingespeeld worden op internetlogistiek. Daarbij komt meer handwerk kijken, is de doorlooptijd veel sneller en moet de kwaliteit hoger zijn. Crossdocking en internetlogistiek behoren net als samenwerking tussen verladings en het efficiënter en duurzamer maken van processen, tot de vijf grote trends die Capgemini Consulting in haar driejaarlijkse Warehouse Report uit 2009 signaleerde en die zich inmiddels doorgezet hebben. “Waar het kan worden goederen die binnen komen direct doorgesluisd naar de winkels”, aldus Van Doesburg die eindverantwoordelijk was voor dat rapport.

VERDER ZIET VAN DOESBURG dat bedrijven langzamerhand weer meer investeren in warehousemanagement systemen (WMS). “Nieuwe systemen zijn beter in staat om het proces van transport en de aansturing van mensen te optimaliseren”, aldus Van Doesburg. Oudere WMS-systemen weten vaak nog maar beperkt de koppeling te maken tussen orderpicking in het magazijn en het transport. “Daar valt nog wel een slag te maken.”



TON PETERS, BRANCHE MANAGER LOGISTIEK BIJ TEMPO TEAM

■ JE HOORT ALARMERENDE BERICHTEN OVER TEKORTEN OP DE ARBEIDSMARKT. IS HET ECHT ZO ERG?

“Vanaf 2015 gaat het erg hard met de uitstroom van babyboomers, per jaar ruim 230.000. De instroom is dan substantieel lager. Dat betekent dat we veel ervaring gaan verliezen. Gelukkig zien we het aankomen en kunnen we alvast maatregelen nemen.”

■ WAT BETEKENT DIT VOOR DE LOGISTIEK?

“Veel. 43 procent van de werknemers is ouder dan 45. Dat betekent dat je nu moet investeren in jonge instroom, opleiden én vasthouden. Vandaar dat we ook van alles doen om de logistieke sector goed op de kaart te zetten bij meerdere doelgroepen. Neem bijvoorbeeld Work4Women, een initiatief in samenwerking met Margriet. Want part time heftruckchauffeurs zijn natuurlijk ook een prima oplossing. Ook willen we ouderen langer employable houden. Dat zijn meerjaren programma's. Je moet het structureel aanpakken.”

■ GAAT DE FLEXIBELE ARBEIDSCHIL NOG VERDER GROEIEN?

“Ons Logistic Labor Survey 2011 laat zien dat werkgevers dat inderdaad verwachten. Dat heeft weer gevolgen voor de specialisme kennis op het gebied van in- en uitstroom, zeg maar: de totale HR balance. Want het gaat bij de flexibele schil niet alleen om de kwantitatieve regie, de kwaliteit is natuurlijk minstens zo belangrijk.”

**BITO SYSTEMS** innovatieve MAGAZIJNINRICHTING

- totaalleverancier van magazijninrichting
  - opslag- en orderverzamelingsystemen
  - kunststofbakken
- made in Germany
- conceptbepaling t/m montage
- meer dan 50 jaar projectervaring

Referenties en magazijnoplossingen [www.bitosystems.nl](http://www.bitosystems.nl)

ADVERTORIAL

**2Return**

**PRAKTISCH, EFFICIËNT ÉN MILIEUVRIENDELIJK**

Een uniek initiatief voor de herhaaldelijke inzet van ladingdragers, zoals pallets, waarvan organisaties en het milieu profiteren. Het Europese netwerk, waarbij zich onder andere toonaangevende palletproducenten hebben aangesloten, vormt een integraal poolsysteem waarmee ladingdragers – ongeacht soort of type – kunnen worden hergebruikt.

Bedrijven die sterk internationaal werken en standaard pallets gebruiken, kunnen bijvoorbeeld profiteren van palletbanking. Dat werkt heel simpel; bedrijven openen een rekening en de pallets worden opgehaald en weer ingeleverd bij de internationale depots. In ruil ontvangen deelnemers ‘tegoed’ dat bij elk ander depot van 2Return kan worden gebruikt. Een effectief systeem, want bedrijven besparen zo niet alleen op hoge transport- en opslagkosten, maar hebben ook altijd toegang tot pallets ‘in de buurt’ en zijn minder afhankelijk van aanvoer van nieuwe pallets.

Ook het milieu profiteert, omdat ladingdragers minder snel worden afgeschreven. En dat maakt een groot verschil. Als pallets langer meegaan, hoeven er minder bomen gekapt te worden voor nieuwe pallets. Zo kan voor elke 22 pallets besparing één boom blijven (be)staan! Samen zorgen voor een beter milieu.

[www.2return.nl](http://www.2return.nl) of mail naar [info@2return.nl](mailto:info@2return.nl)

**TCM**

MEMBER OF HITACHI GROUP

made in Japan

[WWW.HAVELANGEFORKLIFTS.NL](http://WWW.HAVELANGEFORKLIFTS.NL)