

Januari 2020

Sectorstudie Transport en Logistiek



Nederland van gateway naar logistieke hub
Bouwen aan een grenzeloos netwerk



Colofon

Auteurs

M.R.J. Kindt	Panteia
S.J. van der Meulen	Panteia
T.P. Grijspaardt	Panteia

Redactie

M.C. Bode	ING
T. van Noort	TVM verzekeringen
C. van Eijck	Transport en Logistiek Nederland

ING Sector Banking

M.C. Bode	06 54 22 77 30
-----------	----------------

TVM verzekeringen

T. van Noort	06 42 45 74 93
--------------	----------------

Transport en Logistiek Nederland

R. Bulder	06 40 60 88 56
-----------	----------------

Opmaak

Panteia

Druk

Reproservice ING

Disclaimer

De informatie in dit rapport geeft de persoonlijke mening weer van de analist(en) en geen enkel deel van de beloning van de analist(en) was, is, of zal direct of indirect gerelateerd zijn aan het opnemen van specifieke aanbevelingen of meningen in dit rapport. De analisten die aan deze publicatie hebben bijgedragen voldoen allen aan de vereisten zoals gesteld door hun nationale toezichthouders aan de uitoefening van hun vak. Deze publicatie is opgesteld namens ING Bank N.V., gevestigd te Amsterdam, TVM verzekeringen N.V., gevestigd te Hoogeveen en Transport en Logistiek Nederland, gevestigd te Zoetermeer en slechts bedoeld ter informatie van hun cliënten. ING Bank N.V. is onderdeel van ING Groep N.V. Deze publicatie is geen beleggingsaanbeveling noch een aanbieding of uitnodiging tot koop of verkoop van enig financieel instrument. ING Bank N.V., TVM verzekeringen N.V. en Transport en Logistiek Nederland betrekken hun informatie van betrouwbaar geachte bronnen en hebben alle mogelijke zorg betracht om er voor te zorgen dat ten tijde van de publicatie de informatie waarop zij hun visie in dit rapport hebben gebaseerd niet onjuist of misleidend is. ING Bank N.V., TVM verzekeringen N.V. en Transport en Logistiek Nederland geven geen garantie dat de door hun gebruikte informatie accuraat of compleet is. De informatie in dit rapport kan gewijzigd worden zonder enige vorm van aankondiging. ING Bank N.V., TVM verzekeringen N.V. en Transport en Logistiek Nederland noch één of meer van hun directeuren of werknemers aanvaarden enige aansprakelijkheid voor enig direct of indirect verlies of schade voortkomend uit het gebruik van (de inhoud van) deze publicatie alsmede voor druk- en zetfouten in deze publicatie. Auteursrecht en rechten ter bescherming van gegevensbestanden zijn van toepassing op deze publicatie. Overname van gegevens uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron wordt vermeld. In Nederland is ING Bank N.V. geregistreerd bij en staat onder toezicht van De Nederlandsche Bank en de Autoriteit Financiële Markten.

Inhoudsopgave

Colofon	2
Voorwoord	4
1 Inleiding	5
2 De transport- en logistieke markt in beweging	6
2.1 Omvang goederenstromen onder druk	6
2.2 Nederland meer dan alleen <i>gateway</i>	10
2.3 Nederlandse logistiek gedreven door productie en handel	11
2.4 Grote concurrentie: druk op goed presteren ligt hoog	14
3 Ontwikkelingen met effect op de transportstromen	17
3.1 Politiek: China dicteert, Europa incasseert	17
3.2 Economie: zwaartepunt verschuift, onzekere tijden	20
3.3 Logistiek: druk op Nederlandse positie	25
3.4 Ecologie: transportvolume onder druk	29
4 Beleidsmakers en ondernemers spelen in op transitie	31
4.1 Topcorridorprogramma onderkent verschuiving van pijplijn naar netwerk	31
4.2 Herpositionering transport- en logistieke bedrijven	33
5 Bouwen aan een grenzeloos netwerk	37
ONDERZOEKSVERANTWOORDING	43

Voorwoord

Er voltrekt zich een stille revolutie als het gaat om de positie van Nederland als dé logistiek dienstverlener. De ambitie van Nederland om in 2020 de nummer 1 positie op de Logistieke Performance Index bereikt te hebben lijkt op dit moment te hoog gegrepen. Actie is nodig om Nederland terug te brengen naar de absolute top. Echter, om gericht actie te kunnen ondernemen, is goed inzicht in de huidige situatie in de Nederlandse transport- en logistieke sector cruciaal.

De fysieke infrastructuur van Nederland met goed toegankelijke (water)wegen geldt nog steeds als een goede basis, maar ontwikkelingen in organisatie van transportstromen zetten de positie van Nederland als 'Gateway to Europe' zwaar onder druk. De schaalvergroting zet ongekend hard door, zowel in overnames van logistiek dienstverleners als de ontwikkeling van XXL-DC's, die overal langs A-wegen uit de grond lijken te schieten. Naast deze fysieke stromen wordt de bijbehorende informatiestroom steeds belangrijker. Het naadloos op elkaar afstemmen van modaliteiten, met beperking van wachttijd en fouten is de nieuwe manier om logistieke stromen te sturen, met daarbij uiteraard aandacht voor ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid en cybercrime.

Inmiddels zien we een aantal mooie voorbeelden van logistieke bedrijven die hierop inspelen. Sommigen doen dat door bewust te kiezen voor een regionale focus, met specifieke service. Anderen richten zich op een breder netwerk in de Benelux en werken gericht samen om klanten een integraal transport te kunnen bieden. Naast het hebben van een minimaal volume om investeringen te kunnen dekken wordt het focussen op het leveren van toegevoegde waarde steeds belangrijker. Hoe en hoe snel de transportstromen in de toekomst veranderen is de vraag. Zeker is dat er nu reeds veranderingen plaatsvinden.

Het belang van de mainports van Rotterdam (zee) en Amsterdam (lucht en zee) blijft ongekend hoog voor Nederland. Deze mainports vormen nog altijd de draaischijf voor de goederenstromen. Echter ook deze functie is aan verandering onderhevig en er ontstaan overal in Europa nieuwe concurrerende main entries met hun eigen corridors naar de eindklanten.

Vandaar dat wij het initiatief genomen hebben om onderzoek te doen naar hoe de omgeving verandert, welk effect deze veranderingen hebben op de transportstromen en op Nederland als gateway en wat bedrijven en beleidsmakers moeten doen in deze hectische tijd. Het resultaat daarvan ligt nu voor u. Uit dit onderzoek blijkt dat veranderingen zich al over de hele linie al aan het manifesteren zijn. Nog niet overal even duidelijk maar wel dezelfde kant op, nl verschuiving en verandering van internationale transportstromen richting specifieke netwerken, waar Nederland vaak wel een onderdeel van uitmaakt, maar niet altijd als regisseur. Ook blijkt uit het onderzoek het belang van toegevoegde waarde. Alleen schakels die daadwerkelijk iets kunnen toevoegen aan een goederenstroom, hetzij in efficiëntie of in extra service/ informatie, houden in de toekomst bestaansrecht. Zaak voor Nederlandse ondernemers én beleidsmakers is om hierop in te spelen en samen te bouwen aan een grenzeloos netwerk en zodoende Nederland terug te brengen aan kop van de logistieke wereld!



Machiel Bode
Sector Banker Transport en Logistiek
ING



Thomas van Noort
Manager Business Development
TVM Verzekeringen



Jan Boeve
Algemeen Directeur
TLN

1 Inleiding

Bedrijven in de transport- en logistieke sector moeten, ondersteund met goed beleid, tijdig inspelen op de veranderende marktomstandigheden. Een goed beeld van de situatie is daarbij onmisbaar. Vandaar dat Panteia door ING, TVM en TLN is gevraagd om onderzoek te doen naar hoe de omgeving verandert, welk effect deze veranderingen hebben op de transportstromen en op Nederland als gateway en wat bedrijven en beleidsmakers moeten doen in deze hectische tijd.

Nederland als *gateway to Europe* is lange tijd de vanzelfsprekende positie geweest van ons land. Dat gaat echter veranderen, want de wereld is in transitie. Technologische, politieke en economische ontwikkelingen hebben impact op de functie van onze mainports. Door het Belt Road Initiative komen er maritieme containers per spoor vanuit China naar Europa en de Brexit leidt naar verwachting niet alleen tot economische schade, maar zal ook een deel van de vervoersstromen veranderen. Ook andere ontwikkelingen zoals energietransitie, 3D-printing, de groei van achterlandterminals, veranderende Europese logistieke hotspots, de vestiging van EDC's en ruimtegebrek op logistieke knooppunten leggen druk op Nederland als *gateway to Europe*. Hoe de transportstromen in de toekomst precies zullen veranderen is de vraag. Dat er grote veranderingen zullen plaatsvinden is zeker. Dit rapport geeft inzicht in die veranderingen en doet suggesties aan beleidsmakers en ondernemers hoe hierop het beste kan worden ingespeeld.

Voor de logistiek dienstverleners en wegtransporteurs zijn de mainports van groot belang. Zo komen de zeecontainervervoerders en het ferrytransport dagelijks in de havens. Maar ook het tank- en silovervoer, het geconditioneerd vervoer, het sierteeltvervoer en het distributievervoer zijn zeer afhankelijk van de (lucht)havens, het inland terminalnetwerk en andere logistieke hotspots. Veranderende transportstromen hebben direct effect op de business van transportbedrijven die op de mainports zijn gefocust. Bijvoorbeeld als containers in Gdansk in plaats van in Rotterdam worden gelost of als luchtvracht steeds vaker niet naar Schiphol, maar naar andere Europese luchthavens gaat. En het blijft hier niet bij. Het economische zwaartepunt van Europa verschuift naar het oosten. De verwachting hierbij is dat de functie van veel grote transportknooppunten en terminals op de middellange termijn zal veranderen. Waar de transportknooppunten nu een centrale functie vervullen binnen een nationaal transportnetwerk, zullen zij steeds meer decentraliseren tot regionale centra in een Europees netwerk. Tijdens dit proces zullen deze terminals ook een meer gespecialiseerde functie krijgen op een bepaald type goederen of op basis van specifieke behoeften van de omliggende regio. Kortom een toenemend belang van een grenzeloos netwerk met sterke logistieke knooppunten.

Deze ontwikkelingen hebben niet alleen impact op logistieke dienstverleners, omdat multinationals vaker kiezen voor Oost-Europese locaties voor vestiging van hun EDC's, ook voor beleidsmakers is dit cruciaal. Beleidsmakers moeten weten waaraan infrastructurele behoefte is om in Nederland de infrastructuur goed te kunnen invullen. Ook helpt deze informatie bij het faciliteren van de juiste digitale netwerken, douaneactiviteiten en logistieke ruimte. Deze onderwerpen maken deel uit van de Logistics Performance Indicator (LPI), de wereldwijde maatstaf voor landen om de logistieke prestaties te meten, en worden dus bij goed beleid positief beïnvloed.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de Nederlandse transport- en logistieke markt beschreven. Hier wordt ingegaan op de omvang van de goederenstromen, komen de mainports en het terminalnetwerk aan bod en wordt het logistieke speelveld beschreven, met een doorkijk naar het Europese perspectief. De ontwikkelingen in en de effecten op de transportstromen zijn opgenomen in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 gaat in op de impact van deze ontwikkelingen op zowel bedrijven in de transport- en logistieke sector als beleidsmakers. In het laatste hoofdstuk staat het bouwen aan het grenzeloos netwerk centraal. Wat moeten bedrijven en overheden doen in deze veranderende wereld.

2 De transport- en logistieke markt in beweging

De transport- en logistieke sector is van groot belang voor Nederland

Transport en logistiek zijn onlosmakelijk met Nederland verbonden. De transport- en logistieke sector heeft een groot economisch belang en draagt substantieel bij aan de Nederlandse economie. De sector is verantwoordelijk voor bijna 9% van het totale Bruto Binnenlands Product van Nederland (een toegevoegde waarde van €65 miljard) en een bijdrage aan de werkgelegenheid van ongeveer 673.000 arbeidsplaatsen¹. Nederland verzorgt met 0,25% van de wereldbevolking 3,7% van de totale wereldhandel, en daarvoor is een grote en effectieve transportsector cruciaal. Dankzij de combinatie van deze cijfers en de aanwezige kennis, kwaliteit, infrastructuur en innovatiekracht behoort Nederland tot de logistieke wereldtop. De positie in de wereldtop dankt Nederland onder andere aan haar gunstige geografische ligging. Nederland ligt zeer centraal in de Europese markt: binnen een straal van 1.000 kilometer zijn 244 miljoen consumenten te bereiken. Daarbij komen nog andere factoren die Nederland zeer aantrekkelijk maken: de arbeidsmarkt vanwege het goede opleidingsniveau, het prettig vestigingsklimaat vanwege het gunstige belastingklimaat en de efficiënte douaneafhandeling.

Positie Nederland daalt op Logistics Performance Index

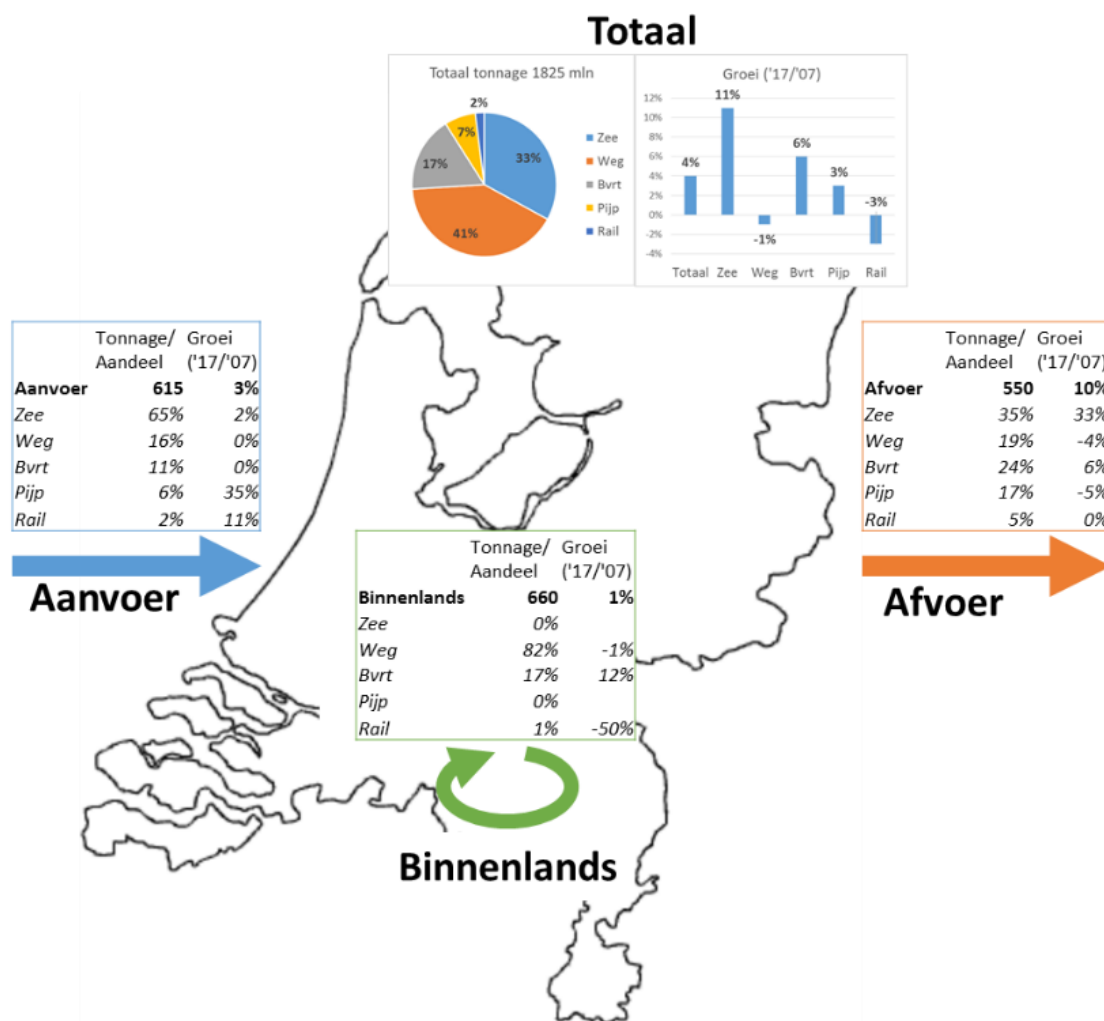
De Nederlandse transport- en logistieke sector behoort weliswaar tot de wereldtop, echter de internationale topospositie is niet onbedreigd. In 2018 stond Nederland op de zesde plek op de Logistics Performance Index, terwijl alle voorgaande jaren Nederland een plek in de top 5 kende. Actie is nodig om Nederland terug te brengen naar de absolute top. Echter voordat actie kan worden ondernomen, is goed inzicht van de huidige situatie in de Nederlandse transport- en logistieke sector cruciaal.

2.1 Omvang goederenstromen onder druk

Totale goederenvervoer neemt langzaam toe, krimp wegvervoer

In 2017 bedroeg het totale goederenvervoer 1.825 mln. ton, 4% meer dan tien jaar eerder. De aanvoer (import) van goederen naar Nederland maakt ongeveer een derde uit van het totaal en kwam in 2017 uit op 625 mln. ton, een groei van 3% ten opzichte van 2007. De afvoer (export) van goederen bedroeg 550 mln. ton (30% van totaal) en is in tien jaar tijd met 10% gegroeid. Het binnenlands vervoer was met 660 mln. ton verantwoordelijk voor 36% van het totaal en kende tussen 2007 en 2017 een groei van 1% (zie figuur 1).

¹ CBS 2017



Bron: Panteia op basis van CBS

Vervoer over zee is belangrijk in het internationale vervoer: 65% van de aanvoer naar Nederland vond over zee plaats en 35% van de afvoer. Voornamelijk het zeevervoer is verantwoordelijk voor de groei van de goederenstromen in de afgelopen tien jaar. Het wegvervoer verzorgde 16% van de aanvoer en 19% van de afvoer in 2017. Maar vooral in het binnenlands vervoer is het wegvervoer onmisbaar, met een aandeel van 82%. Het wegvervoer heeft het echter wel moeilijk: in de afgelopen tien jaar is het totaal vervoerd tonnage over de weg gedaald (-1%), terwijl in diezelfde periode de economie met bijna 10% is gegroeid. Vooral de afvoer van goederen over de weg was hiervoor verantwoordelijk (-4%). Daarentegen is het totale vervoerde volume van alle modaliteiten juist met 4% gegroeid.

Wegvervoer afhankelijk van binnenlandse markt

Het totale vervoer over de weg bedroeg in 2018 ongeveer 757 mln. ton. Met een aandeel van 73% van het totaal vervoerd tonnage over de weg is het binnenlands vervoer voor het wegvervoer veruit het meest interessant, daarna volgt afvoer met 14% en aanvoer met 13%.

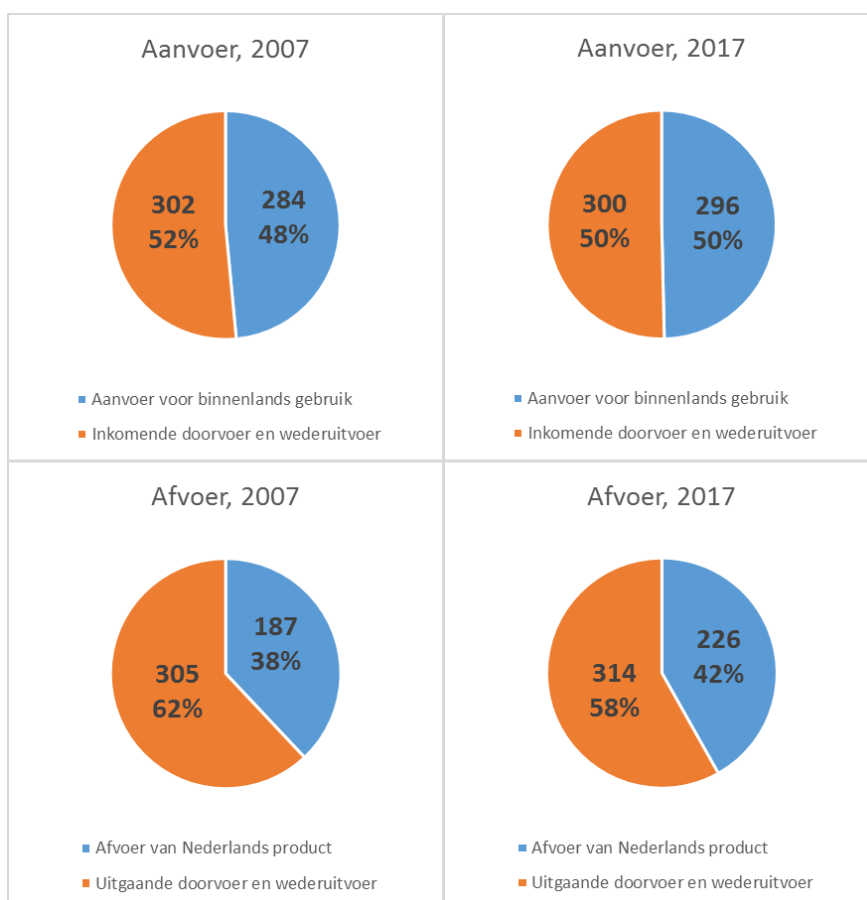
Toegevoegde waarde zit in achterland en het belang neemt toe

Op basis van de hoeveelheid toegevoegde waarde die de verschillende soorten stromen genereren voor de Nederlandse economie is de stroom uitvoer van Nederlands product verreweg het belangrijkste². De Nederlandse samenleving verdient hier ongeveer vijf keer zoveel aan per euro uitvoer als aan de wederuitvoerstromen. De kleinste stroom qua toegevoegde waarde is de doorvoer.

Bij internationaal vervoer is onderscheid te maken naar goederen voor binnenlands gebruik of van Nederlands product en naar goederen voor de wederuitvoer of die direct worden doorgevoerd. In 2017 is ongeveer de helft van de aanvoer voor binnenlands gebruik. De andere helft gaat direct door naar het buitenland (wederuitvoer of doorvoer). Hieruit blijkt de mainportfunctie van de (lucht)havens van Rotterdam en Amsterdam als draaischijf van de goederenstromen in Noordwest-Europa. Het aandeel van de aanvoer voor binnenlands gebruik is tussen 2007 en 2017 licht toegenomen van 48% naar 50%.

Bij de afvoer van goederen maakt wederuitvoer en doorvoer een nog groter deel (58%) uit van de totale afvoer. Dat betekent logischerwijs dat het aandeel van de afvoer van Nederlands product 42% bedraagt. Dit aandeel is in de afgelopen tien jaar wel gegroeid, want in 2007 betrof dit nog 38% (zie figuur 2). Dit is gunstig voor de Nederlandse economie omdat dit tot meer toegevoegde waarde leidt. Uit deze cijfers valt een voorzichtige conclusie te trekken. Verhoudingsgewijs neemt groei van de mainportfunctie van de (lucht)havens van Rotterdam en Amsterdam als draaischijf van de goederenstromen af. Het belang van Nederland als *gateway to Europe* is aan verandering onderhevig.

figuur 2 Ontwikkeling aandeel invoer voor binnenlands gebruik en uitvoer van Nederlands product (2007, 2017)



Bron: Panteia op basis van CBS

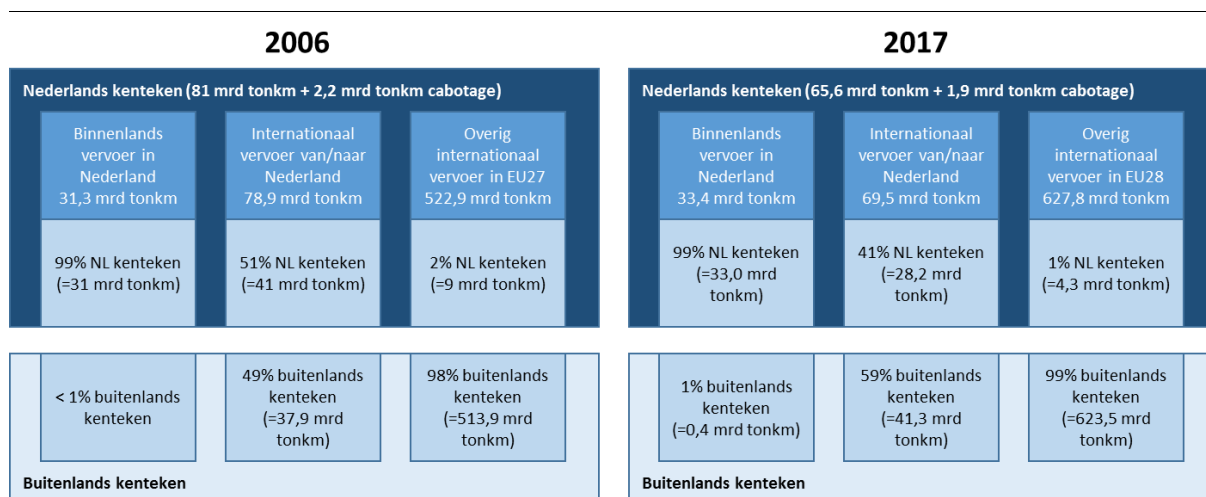
² CBS, *Internationaliseringsmonitor 2018-I: de positie van Nederland (2018)*

Wegvervoer steeds meer afhankelijk van binnenlandse markt

Nederlandse vervoerders hebben in 2017 ongeveer 65,6 miljard tonkilometer afgelegd in het binnenlands en internationaal vervoer (zie figuur 3). Daarnaast hebben ze nog voor 1,9 miljard tonkilometer cabotageritten uitgevoerd. Ten opzichte van 2006 is de vervoersprestatie gedaald (-19%). Deze daling van de totale vervoersprestatie is volledig te wijten aan een daling van het internationale vervoer over de weg door Nederlandse vervoerders; niet alleen worden er minder goederen vervoerd, ook de afstand die Nederlandse vervoerders internationaal afleggen is afgenomen. De daling in het internationale wegvervoer is niet alleen te zien in het bilaterale vervoer (-12%), ook het derde-landen-vervoer is sinds 2006 sterk afgenomen (-52%). Deze afname van het bilaterale vervoer is in feite nog groter wanneer de ontwikkeling van de Nederlandse handelsstromen (het gemiddelde van het export- en importvolume) wordt meegenomen: in de periode 2006 – 2017 groeide dit met ongeveer 40%.

In tegenstelling tot het internationaal vervoer is de vervoersprestatie van het binnenlands vervoer sinds 2006 juist toegenomen (7%). Binnenlands vervoer is nagenoeg volledig in handen van Nederlandse vervoerders. Het aandeel van Nederlandse vervoerders in het bilaterale vervoer is tussen 2006 en 2017 sterk teruggelopen: van 51% naar 41%. Nederlandse vervoerders zijn als het ware meer afhankelijk geworden van vervoer in de regio.

figuur 3 Wegvervoer naar kenteken en grondgebied (2006, 2017)



Bron: Panteia op basis van CBS en Eurostat

Dalend aandeel wegvervoer

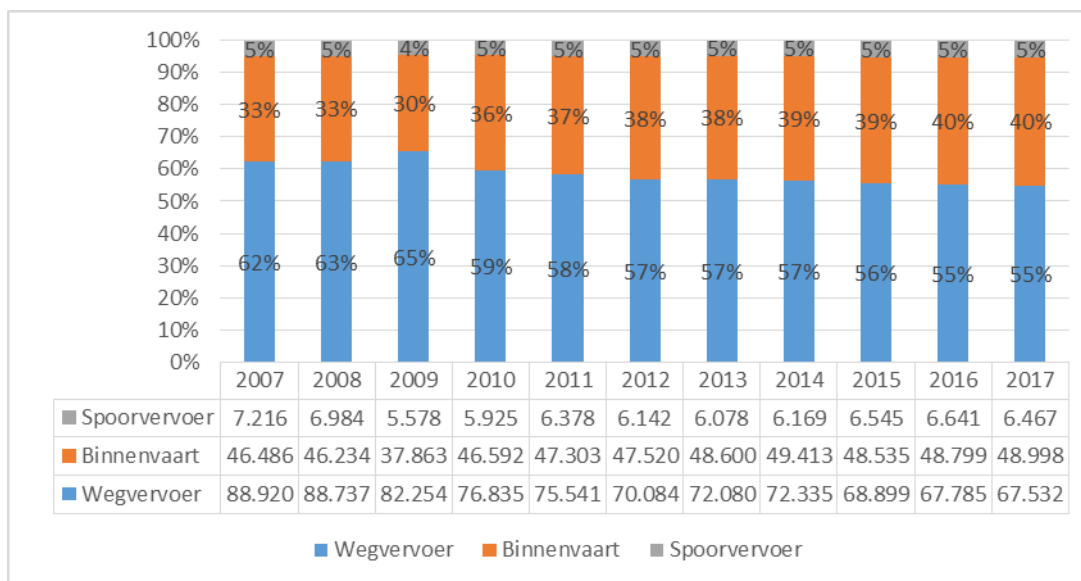
De belangrijkste redenen voor het dalend aandeel van het wegvervoer zijn stimulering van binnenvaart door de overheid, de congestie op de weg en de capaciteit op het water en de toename van het vervoer van goederen (zand en grind) geschikt voor binnenvaart.

Van de achterlandmodaliteiten kende de binnenvaart de grootste groei: 6% in de afgelopen tien jaar. Deze groei werd voornamelijk in het binnenlands vervoer en – in mindere mate – in de afvoer gerealiseerd. Het binnenlands spoorvervoer, dat in vervoerd tonnage al laag was, is tussen 2007 en 2017 gehalveerd. Alleen het internationale spoorvervoer kende groei (11%), vooral de aanvoer per spoor.

Ook uit cijfers van de vervoersprestatie van de achterlandmodaliteiten blijkt dat het wegvervoer marktaandeel verliest ten gunste van de binnenvaart. Het aandeel wegvervoer is gedaald van 62% in 2007 naar 55% in 2017. Het aandeel van de binnenvaart is in deze periode juist gegroeid van 33% naar 40%. Het aandeel van spoor is constant en ligt op 5% (zie figuur 4).

figuur 4

Modal split op basis van vervoersprestatie (in mln. tonkm)



Bron: Panteia op basis van CBS

2.2 Nederland meer dan alleen gateway

De Mainports groeien gestaag door en het terminalnetwerk neemt nog altijd toe. Containers worden belangrijker en het achterland raakt beter ontsloten. Als de trend van de verschuiving van bulk- naar containerstromen doorzet, zal het belang van het achterland toenemen.

Gestage groei mainports: groei in containers, bulk krimpt

De totale toegevoegde waarde (direct en indirect) van mainport Rotterdam is 45,6 miljard euro³. Hiermee draagt de Rotterdamse haven voor 6,2% bij aan het BBP van Nederland. De totale werkgelegenheid van de haven is 385.000 werkzame personen, wat neerkomt op 4,2% van de totale werkgelegenheid in Nederland. De totale goederenoverslag in de haven van Rotterdam is tussen 2007 en 2018 met 15% gegroeid naar een totaal van 469 mln. ton. Containeroverslag, mede gedreven door de opkomst van e-commerce, vertoonde diezelfde periode een nog veel snellere groei: 43%, naar 14,5 mln. TEU in 2018. In de periode 2015 – 2018 zijn de bulkstromen, waaronder kolen, ertsen, ruwe olie en minerale olieproducten met ruim 7% afgenomen. In totaal hebben er in 2018 bijna 30.000 zeeschepen de haven aangedaan (evenveel als vorig jaar) en 120.000 binnenvaartschepen, ruim 14% meer dan het jaar ervoor.

Mainport Schiphol heeft een toegevoegde waarde van 9 miljard euro⁴ (1,2%) en een werkgelegenheid van 114.000 werkzame personen (1,2%). Op Schiphol is tussen 2007 en 2018 de vrachtafhandeling met 7% toegenomen naar 1,72 mln. ton. Echter, de ontwikkeling van luchtvracht tussen 2017 en 2018 is gedaald (-2,5%). Een voorname reden hier is dat Schiphol het maximaal toegestane aantal vliegbewegingen heeft bereikt en vrachtvliegtuigen minder goed volgens een vast tijdschema kunnen vliegen. Om hun historische rechten op slots te behouden, moeten alle luchtvaartmaatschappijen 80% van hun slots volgens het tijdschema vliegen. Met vrachtvliegtuigen is dat moeilijker omdat de luchtvrachtmarkt grillig is. Het kabinet wil het aantal vliegbewegingen vanaf 2021 weer laten groeien. Jaarlijks zijn er 18.000 duizend vrachtvluchten op Schiphol, 3,6% van het totale aantal vluchten.

³ Erasmus UPT; Het Rotterdam Effect (2018)

⁴ Decisio; Economisch belang van de mainport Schiphol (2015)

Uitgebreid inland terminalnetwerk in Nederland, achterland raakt beter ontsloten

Het aantal inland terminals in Nederland is de afgelopen jaren sterk gegroeid, sinds 2010 is het aantal opgelopen van 32 naar 48 terminals. In de afgelopen jaren zijn bijvoorbeeld inland terminals geopend in Lelystad, Doesburg, Almelo, Roermond en Weert. Samen slaan alle terminals in Nederland 2,3 mln. TEU over op jaarbasis, waarvan 1,8 mln. TEU in relatie tot de Rotterdamse zeehaven. De overige 0,5 mln. is of afkomstig vanuit de zeehaven Antwerpen, of betreft zogenaamde *continentale containers*, containers afkomstig van klanten op het Europese vaste land.

De komende jaren gaat de uitbreiding van het terminalnetwerk door. Er worden momenteel terminals aangelegd in Deventer, Waalwijk en Bergen op Zoom en haalbaarheidsstudies naar terminals in Haaften en Gelderland (RTG) uitgevoerd. In figuur 5 is het Nederlandse terminalnetwerk gevisualiseerd. De terminal in Alphen aan de Rijn behoort tot de grootste inland containerterminals met een overslagvolume van 162.000 TEU. Producent Heineken is verantwoordelijk voor het grootste deel van de containeroverslag op deze terminal.

figuur 5 Inland terminal netwerk, overslagvolume en verzorgingsgebied per binnenvaartterminal (2017)



Bron: Panteia

2.3 Nederlandse logistiek gedreven door productie en handel

Binnenlandse productie van cruciale waarde voor Nederlandse transport en logistiek

In tonnen gemeten zijn voertuigen, voedingsmiddelen, landbouwproducten en bouwmaterialen de belangrijkste productsoorten (zie figuur 7). Als gekeken wordt naar de belangrijkste industrieën voor de

Nederlandse economie op basis van toegevoegde waarde blijken de chemie en de voedingsmiddelenindustrie de belangrijkste productsoorten, op de voet gevolgd door de industrie die machines maakt, de installatie- en reparatiebranche en de metaalindustrie.

Machines belangrijkste exportproduct gemeten in toegevoegde waarde

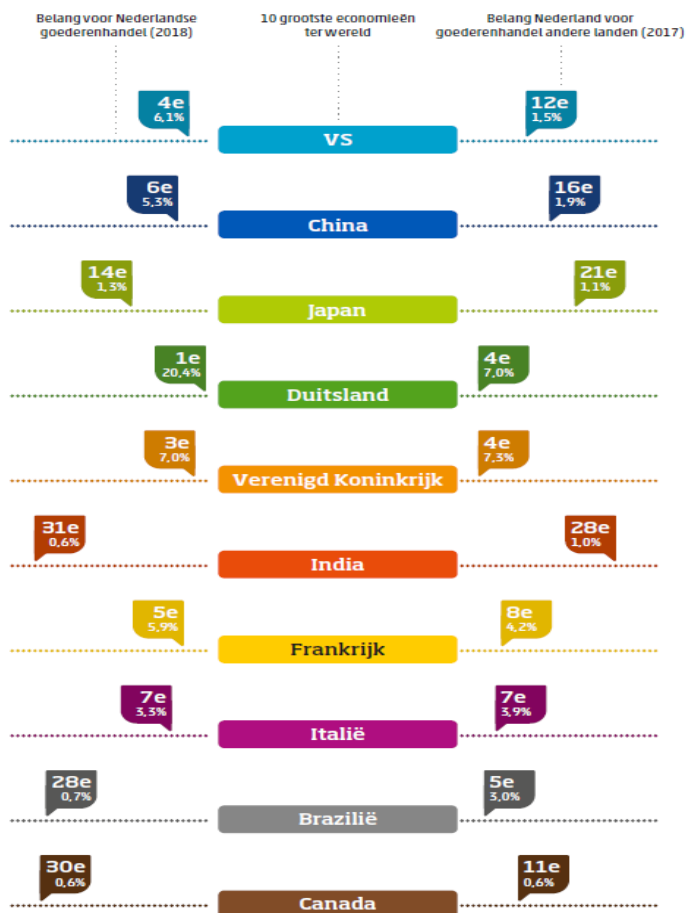
De Nederlandse export verdient het meest aan machines en machineonderdelen als het gaat om toegevoegde waarde. Het gaat dan om chipmachines en machines voor de voedingsmiddelenindustrie. In 2018 bedroeg de toegevoegde waarde 16 miljard euro, 4 miljard euro meer dan in 2015. Metaal en metaalproducten komen als exportproduct op de tweede plaats met 6 miljard euro toegevoegde waarde. De sierteelt voegt 5,5 miljard euro toe aan de Nederlandse economie.

Bron: CBS

Nederland bij uitstek een handelsland

De Nederlandse export is goed voor 34% van het bruto binnenlands product. Duitsland is voor Nederland de belangrijkste handelspartner, gevolgd door België, het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten en Frankrijk. Het belang van China neemt snel toe en staat in 2018 al op de zesde plek. Nederland staat daarentegen op plek 16 als belangrijkste handelspartner voor China. In figuur 6 is voor de 10 grootste economieën ter wereld aangegeven hoe belangrijk ze zijn voor Nederland als handelspartner en hoe belangrijk Nederland voor die landen is. Voor landen buiten Europa, op Brazilië na, is Nederland als handelspartner minder belangrijk.

figuur 6 Goederenhandel (import + export) met grootste economieën ter wereld

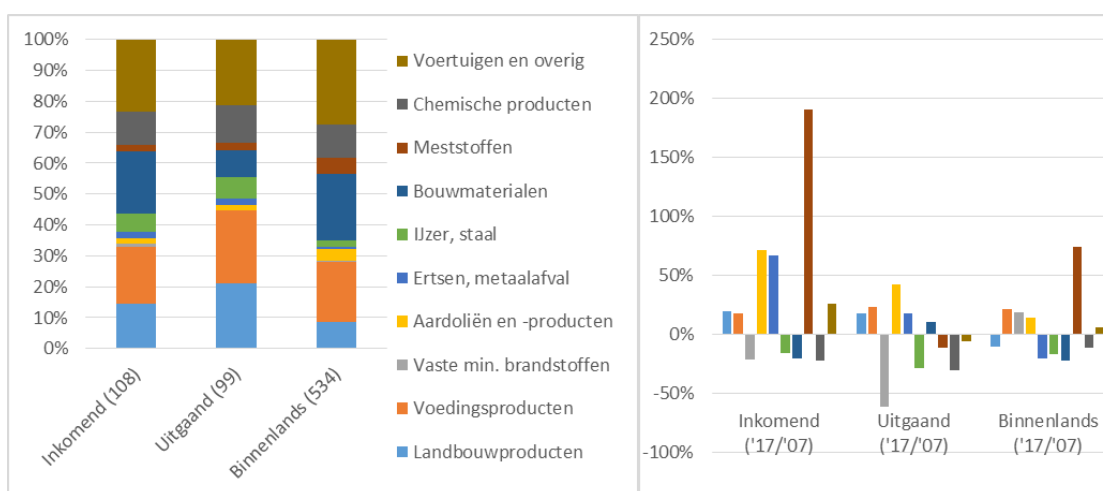


Bron: CBS

Voedings- en landbouwproducten cruciaal voor wegvervoer

Voor het binnenlands wegvervoer zijn de volgende productsoorten het meest belangrijk: 'voertuigen, machines en overige goederen', 'bouwmaterialen' en 'voedingsproducten en veevoeder'. Voor het grensoverschrijdende wegvervoer zijn dat wederom 'voertuigen, machines en overige goederen', en 'voedingsproducten en veevoeder', maar ook 'landbouwproducten en levende dieren'. Tussen 2007 en 2017 is er een explosieve groei van het wegvervoer van meststoffen waar te nemen, maar in absolute getallen stelt het nog weinig voor. De productgroepen 'voedingsproducten en veevoeder' en 'landbouwproducten en levende dieren' kennen zowel groei en zijn qua tonnage belangrijk voor het wegvervoer. Grensoverschrijdend vervoer over de weg van – voor het wegvervoer ook belangrijke productsoorten – 'chemische producten', 'bouwmaterialen' en 'ijzer, staal en non-ferrometalen' neemt af (zie figuur 7).

figuur 7 Aandeel vervoerd tonnage en ontwikkeling wegvervoer naar productgroep (2017)



Bron: Panteia op basis van CBS

Groot Brabant de logistieke motor van Nederland

Nederland scoort vooral goed op wet- en regelgeving, transportinfrastructuur en prijs/kwaliteit van de logistieke diensten. Op het aspect van nabijheid van grote consumentencentra moet Nederland Duitsland voor laten gaan en qua arbeidsmarkt (beschikbaarheid, kwaliteit en kosten) scoort Polen beter⁵. De logistieke hotspots van Duisburg en Luik zijn sterke concurrenten van onder andere Tilburg en Venlo.

In de top 10 van logistieke hotspots van Nederland (zie tabel 2) staan drie regio's uit Noord-Brabant, te weten Tilburg-Waalwijk (plek 1), West-Brabant (plek 3) en Oss-Veghel-'s-Hertogenbosch (plek 6). Daarnaast zijn er nog drie regio's die direct grenzen aan Noord-Brabant: Venlo-Venray (plek 2), Rivierenland (plek 5) en Arnhem-Nijmegen (plek 10). In Tilburg ligt de focus op retail en e-commerce. Voorbeelden van bedrijven met grote warehouses in deze regio zijn Albert Heijn, PostNL en Coolblue. In Venlo wordt gespecialiseerd in fashion, bijvoorbeeld Tommy Hilfiger en e-commerce en hightech (zoals DSV en Arvato). Ook DSV en Rhenus zijn hier gevestigd. In West-Brabant zijn internationale logistiek dienstverleners te vinden met een breed pakket aan diensten, maar ook enkele specialisten. Een goed voorbeeld is Raaphorst, dat actief is in gevaarlijke- en niet gevaarlijke stoffen. Ook Jan de Rijk is hier gevestigd. De focus in het Rivierengebied ligt op levensmiddelen. Kuehne + Nagel, waarvan de transporttak is overgenomen door Peter Appel Transport, is hier gevestigd, en ook H&S Coldstores. Arnhem-Nijmegen richt zich op de *fast moving consumer goods* met bedrijven zoals AS Watson, Nabuurs, Cornelissen, HSF, Rotra en Mainfreight in de buurt. Zuid-Limburg (net buiten de top 10, op plek 11) kent

⁵ Customer Growth Strategies (Prologis), 2017

veel transporteurs en logistiek dienstverleners gericht op chemie, bijvoorbeeld Mainfreight. Ook machine- en voertuigindustrie is hier te vinden. Bedrijven als Broekman, CEVA en Seacon zijn op deze locatie actief.

tabel 1 Top 10 logistieke hotspots in Nederland

Positie	Logistieke regio
1.	Tilburg-Waalwijk
2.	Venlo-Venray
3.	West-Brabant
4.	Almere-Lelystad-Zeewolde
5.	Rivierenland
6.	Oss-Veghel-'s-Hertogenbosch
7.	A12 Corridor
8.	Twente
9.	Utrecht (Lage Weide)-Nieuwegein-Vianen
10.	Arnhem-Nijmegen

Bron: Logistiek.nl

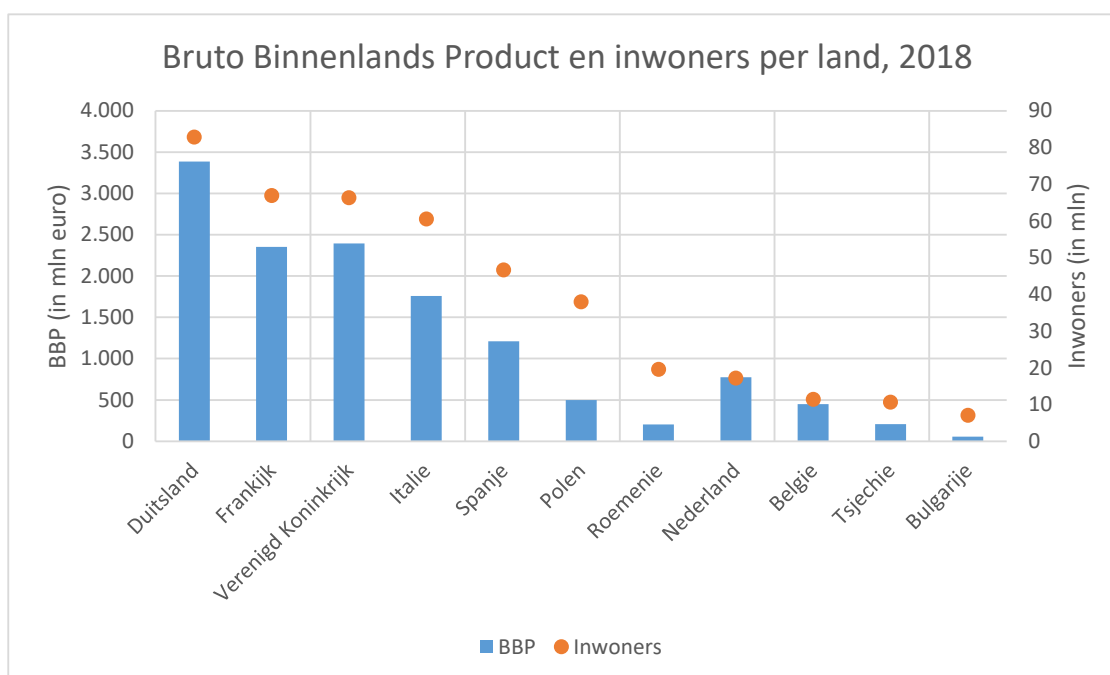
Toename logistiek vastgoed

De voorraad logistiek vastgoed neemt jaarlijks toe en ook het aantal distributiecentra laat in de afgelopen periode groei zien, al is er meer fluctuatie in de ontwikkeling. Aan het begin van dit millennium waren er ruim 1.000 distributiecentra met in totaal een vloeroppervlak van 16 mln. m². Inmiddels gaan we richting de 1.800 distributiecentra met in totaal bijna 30 mln. m² vloeroppervlak. De provincie Noord-Brabant heeft ongeveer 43% van de grote distributiecentra binnen haar provinciegrenzen. Tilburg heeft er al 75 met een totale oppervlakte van 1.400.000 m². Groei van het aantal distributiecentra in de logistieke hotspots komt voornamelijk door de bloei van e-commerce.

2.4 Grote concurrentie: druk op goed presteren ligt hoog

Oost-Europese landen hoog groei potentieel

De grootste economieën van Europa zijn Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk. Nederland staat met een Bruto Binnenlandse Product (BBP) van 774 miljard euro op de zesde plek in Europa, ook nog achter Italië en Spanje. Qua inwonersaantal neemt Nederland de negende plek binnen Europa in. Polen en Roemenië hebben meer inwoners, maar een lager BBP. Het potentieel van deze landen is daarom groot vanwege de omvangrijke binnenlandse afzetmarkten (zie figuur 8). Nederland gaat op termijn haar zesde plaats (gemeten in BBP) dus verliezen aan deze Europese landen.



Bron: Eurostat

Digitalisatie helpt de logistiek vooruit

Nederland neemt op de Logistics Performance Index (LPI⁶) wereldwijd de zesde plaats in. Nederland scoort binnen deze LPI vooral goed op de kwaliteit van handel- en vervoer gerelateerde infrastructuur. Vooral de haveninfrastructuur is de beste van de wereld. Ook met de efficiëntie van het inklaaringsproces door grenscontrolebureaus, waaronder de douane is onderscheiden voor Nederland. Een derde punt waarop Nederland wereldwijd goed scoort zijn competentie en kwaliteit van logistieke diensten. Op het gemak van het regelen van internationale leveringen, de mogelijkheid om zendingen te volgen en te traceren (IT) en de tijdigheid van zendingen⁷ scoren we met overal de elfde plaats in de wereld minder goed. Onze beide buurlanden doen het beter en ook Zweden en Oostenrijk worden hoger dan Nederland gerankt (zie tabel 3).

De elfde positie voor tracking en tracing van goederen is opvallend omdat Nederlandse consumenten vrij goed hun online bestelde goederen kunnen volgen. Echter, op het volgen van containers loopt Nederland achter, al is dit met de modernisering van het platform Portbase⁸ in 2018 wel opgepakt. Ook biedt het havenbedrijf verschillende producten, zoals Navigate, Pronto en Boxinsider aan waarmee tracking en tracing steeds meer vorm krijgt.

⁶ De LPI is een interactieve benchmarkingtool die door de Wereldbank is opgezet om landen te helpen bij het verbeteren van hun logistieke prestaties. Er wordt gestuurd op zes belangrijke dimensies: douane efficiëntie, kwaliteit infrastructuur, kosten van zendingen, kwaliteit van logistieke diensten, mogelijkheden van tracking en tracing en tot slot levering volgens planning.

⁷ Het bereiken van de bestemming binnen de geplande of verwachte levertijd (stiptheid).

⁸ Portbase is in 2009 opgericht door de havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam. De ambitie van Portbase is om via één loket de logistieke ketens van de Nederlandse havens zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Portbase verbindt hiertoe alle partijen in de logistieke ketens van de Nederlandse havens.

tabel 2 Top 10 Europese landen op de LPI

	<i>LPI positie wereld</i>	<i>Douane-afhandeling</i>	<i>Infrastructuur</i>	<i>Gemak van regelen concurrerende zendingen</i>	<i>Kwaliteit logistieke diensten</i>	<i>Tracking & tracing</i>	<i>Tijdige levering</i>
Duitsland	1	1	1	4	1	2	3
Zweden	2	2	3	2	10	17	7
België	3	14	14	1	2	9	1
Oostenrijk	4	12	5	3	6	7	12
Nederland	6	5	4	11	5	11	11
Denemarken	8	4	17	19	9	3	2
Groot-Brittannië	9	11	8	13	7	4	5
Finland	10	8	11	16	15	1	8
Zwitserland	13	16	9	20	11	5	13
Frankrijk	16	19	12	17	17	12	14

Bron: Wereldbank

Hoofdpunten hoofdstuk 2: De transport- en logistieke markt in beweging

- De positie van Nederland als *gateway to Europe* neemt af in belang, toegevoegde waarde zit in het achterland.
- Nederland hoort bij de top zes van grootste Europese economieën, terwijl we qua inwonersaantal op de negende plaats komen. Nederland scoort nu dus goed, maar door de grote binnenlandse markt hebben Polen en Roemenië een groter potentieel.
- De Nederlandse transport- en logistieke sector behoort weliswaar tot de wereldtop, echter de internationale topositie is niet onbedreigd. Nederland staat op de zesde plaats in de LPI, terwijl alle voorgaande jaren Nederland nog een top 5 notering kende. Vooral op het gemak van het regelen van internationale leveringen, de mogelijkheid om zendingen te volgen en te traceren en de tijdigheid van zendingen bij het bereiken van de bestemming binnen de geplande of verwachte levertijd scoren we minder goed.
- Het aandeel goederen dat wordt geïmporteerd voor binnenlands gebruik of een Nederlandse oorsprong hebben in de export, neemt toe.
- Noord-Brabant en omstreken is de logistieke motor van Nederland. Het logistieke vastgoed is sterk toegenomen.
- De binnenlandse markt is van groot belang voor de Nederlandse wegvervoerssector. Vooral voedings- en landbouwproducten zijn cruciaal voor wegvervoer.
- Het goederenvervoer over de weg heeft het lastig. Het totale goederenvervoer is in de afgelopen tien jaar met 4% gegroeid. Het wegvervoer kromp in dezelfde periode met 1%, terwijl de economie in die periode met bijna 10% is gegroeid. In dezelfde periode is het aandeel wegvervoer gedaald ten gunste van de binnenvaart.
- De transport- en logistieke sector heeft een groot economisch belang en draagt substantieel bij aan de Nederlandse economie.

3 Ontwikkelingen met effect op de transportstromen

In 2011 is het Topteam Logistiek gestart met de ambitie om Nederland in 2020 naar een internationale toppositie in de afwikkeling van goederenstromen, als ketenregisseur van (inter)nationale logistieke activiteiten en als land met een aantrekkelijk innovatie- en vestigingsklimaat voor verladend en logistiek bedrijfsleven te leiden. Inmiddels is het bijna 2020 en is veel van deze ambitie bereikt. Nieuwe ontwikkelingen zorgen echter voor nieuwe uitdagingen.

Volgens Jan Rotmans, hoogleraar transitiekunde, is het momenteel geen tijdperk van verandering, maar een verandering van tijdperk. Dat komt doordat verschillende transities samenkomen. Politieke verschuivingen (uitbreiding macht van China en de Brexit), een economische omslag (buurlanden in recessie), de technologische revolutie (kunstmatige intelligentie, robotisering, 3D printing, zelfrijdende voertuigen, drones) en de energietransitie (overschakelen van fossiele brandstoffen op hernieuwbare energie) hebben grote weerslag op de transportstromen. In dit hoofdstuk worden die ontwikkelingen beschreven die van invloed zijn op de transportstromen en op Nederland als *gateway to Europe*.

3.1 Politiek: China dicteert, Europa incasseert

Toenemende macht China, Chinezen hebben transport en logistiek omarmd

China is haar macht in Europa sterk aan het uitbreiden. De Chinese overheid kijkt naar het grotere plaatje en kent een lange termijn visie. Dit in tegenstelling tot de Europese landen die vaak adhoc beleid voeren vanwege de relatief korte regeringsperiodes, waarin politieke partijen snel moeten scoren. De Chinese investeringen in Europa zijn in de afgelopen vijf jaar explosief gestegen. Sinds 2014 investeerde China vier keer meer in Europa dan Europa in China. Accent van die investeringen ligt op cruciale sectoren zoals nutsbedrijven en transport. Chinezen lijken beter te snappen dan Europeanen wat het belang van transport en logistiek is voor de economie. Door de investeringen dringt China de eigen afhankelijkheid van buitenlandse bedrijven terug en geeft het een grote stimulans voor de eigen handel en economie. Voor Europese bedrijven is het moeilijk om China binnen te komen omdat voor veel sectoren buitenlandse investeringen of overnames verboden zijn.

KLG Europe komt in Chinese handen

KLG Europe wordt overgenomen door Sinotrans. Sinotrans neemt met terugwerkende kracht per 1 januari 2019 tachtig procent van de aandelen over. Medio 2020 moet KLG Europe, nummer 30 in de Top 100 logistieke dienstverleners, volledig in handen zijn van de Chinese logistieke dienstverlener.

Logistiek.nl, 30 september 2019

Chinese bedrijven investeren niet alleen in Europese havens, maar proberen op veel meer plaatsen te ondernemen en hun invloed uit te breiden. Zo investeren Chinese bedrijven sinds het baby melkschandaal sterk in de Nederlandse zuivelindustrie. Ook zijn er in Noord-Nederland al verschillende fabrieken geopend met Chinees geld. De geproduceerde goederen worden naar China geëxporteerd. Lokale transporteurs vervoeren de producten vanaf de fabriek naar de haven van Delfzijl, waarna ze per schip naar China gaan.

Meer continentale containerstromen door Belt Road Initiative

De invloed van Chinese bedrijven op de Europese transportstromen gaat verder. China stimuleert actief de groei van containerstromen vanuit de binnenlanden van China naar Europa. Dat past binnen de Chinese ambitie om eigen transportkanalen tot in Europa te hebben. De 'klassieke' zijderoute, waarlangs gedurende millennia handel werd gedreven tussen China en het Middellandse Zeegebied, is nieuw leven ingeblazen met het Belt Road Initiative (BRI). Het BRI is bekend om het spoortraject van China naar Europa, waarbij op iedere trein ruim €100.000 Chinese overheidssubsidie zit, maar het omvat veel meer. Het gaat om een volledige verbinding van China met Europa via de lucht, per spoor of over het water.

De grote investeringen van Chinese bedrijven zoals Cosco in de haven van Pireaus maken hier ook onderdeel van uit. Door de spoorverbinding komen de goederen als eerste in Oost-Europa aan, wat de Oost-Europese landen een geografisch voordeel biedt. Ondanks dat de containervolumes per spoor in verhouding tot het maritieme vervoer nog niet veel voorstellen (rond de 2%), is de groei en de groeipotentie enorm. In 2018 is er 16.000 TEU per spoor van China naar Nederland vervoerd – een groei van 360% ten opzichte van vier jaar eerder (zie figuur 9). Tussen China en de Europese Unie is in 2016 ongeveer 220.000 TEU per spoor vervoerd en in 2018 was dit al opgelopen naar 370.000 TEU, een groei van 68% in twee jaar tijd. Ongeveer 75% van al het spoorvervoer tussen China en de Europese Unie eindigt in Duisburg of Hamburg. Nederland heeft met haar 16.000 TEU slechts een marktaandeel van 4%. De overige containers worden voornamelijk in Oost-Europa gelost. Ook de export van Nederlands product naar China over het spoor groeit aanzienlijk, al blijven de volumes achter op de import. Net als bij het maritieme vervoer is ook hier een onbalans waar te nemen.

Spoorvervoer is een goedkoper alternatief dan luchtvaart en gaat sneller dan per schip. Spoorvervoer doet er door-to-door gemiddeld 22 dagen over, zeevaart 45 dagen en luchtvaart 5 dagen.

China is als het ware de transportstromen naar Europa opnieuw aan het intekenen, waarbij Rotterdam voor China niet de logische toegangspoort tot Europa is. Echter, niet alleen de positie van Rotterdam staat onder druk. Ook Schiphol gaat lading mislopen als gevolg van de Nieuwe Zijderoute. Een vijfde van de vracht op Schiphol komt uit China en zeker door de kosten en duurzaamheid wordt spoorvervoer een goed alternatief voor luchtvracht. Spoorvervoer vervult hier een tussenfunctie: het is sneller en duurder dan maritiem vervoer, maar langzamer en goedkoper dan luchtvracht. Voor verschillende productsoorten (bijv. semi-tijdkritische goederen, of bederfelijke goederen met een houdbaarheid van een aantal maanden) biedt spoorvervoer dus een uitkomst. Daarnaast hebben de strenge milieueisen impact op de groei van luchtvracht op Schiphol. Vanwege de beperking van het aantal slots verplaatsen luchtvaartmaatschappijen hun vrachtluchten naar regionale luchthavens, zoals Maastricht of Luik om daarmee plaats te maken voor passagiersvluchten.

Directe containertrein tussen Neuss en oosten van China

Neuss, in het Duitse Westfalen, krijgt een directe spoorverbinding met de Chinese stad Hefei, in het oosten van het land. De dienst wordt in Neuss, behartigd door RheinCargo, dat ook zorgt voor het voor- en navervoer in Europa.

Op dit moment is er sprake van een wekelijks vertrek in beide richtingen, maar RheinCargo denkt al aan uitbreiding naar twee treinen per week. De trein kan 45 containers en wissellaadbakken in vijftien dagen over het elfduizend kilometer lange traject vervoeren.

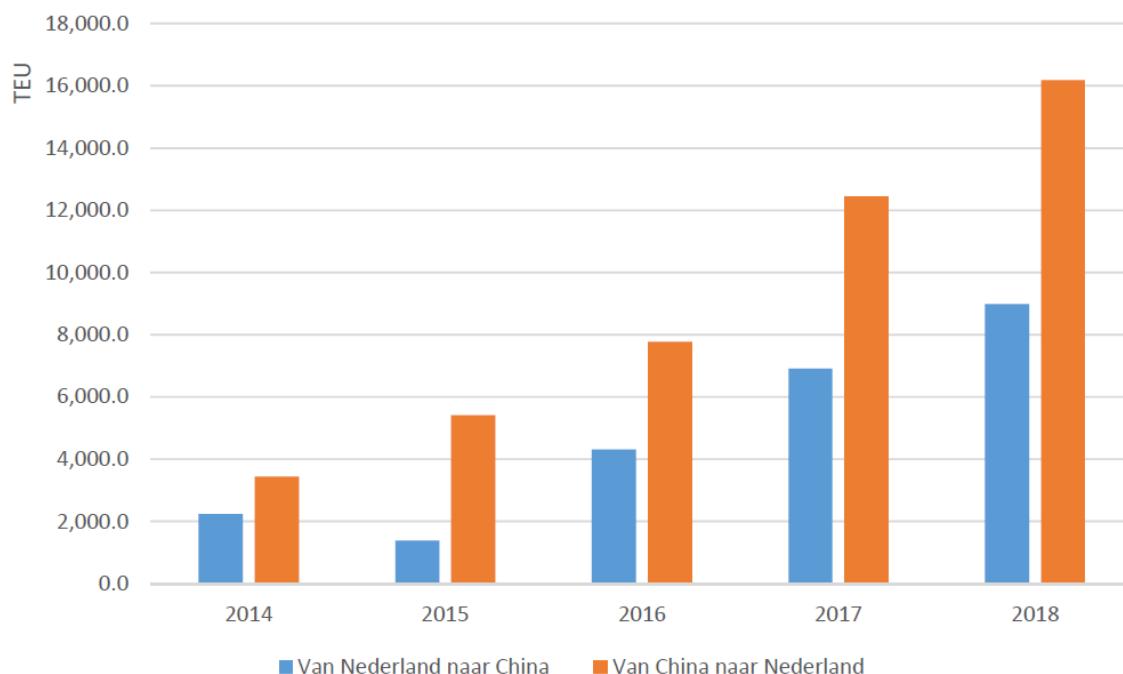
In Neuss worden treinen uit China afgehandeld op de nieuwe combiterminal van Neuss Trimodal. Lading is voornamelijk bedoeld voor Zuid-Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland en Hongarije, maar de verbinding kan ook aantrekkelijk zijn voor verladers en vervoerders uit bijvoorbeeld Nederland en België. Neuss is de derde stad in Noordrijn-Westfalen die direct spoorvervoer van en naar China aanbiedt. Ook Duisburg en Keulen kunnen inmiddels zulke diensten aanbieden.

Bron: Nieuwsblad Transport, 13 september 2019

Men zou verwachten dat de grootste problemen op het spoortraject tussen China en Nederland in Rusland of Kazakstan zouden liggen, maar in de praktijk liggen de problemen vooral op het spoor in West-Europa. Dit heeft te maken met capaciteitsproblemen: de sporen in landen als Nederland en Duitsland zijn vrijwel volledig bezet. OV-diensten in veel West-Europese landen hanteren een zeer drukke dienstregeling, waardoor er op elk moment veel passagierstreinen op de sporen zijn. Daardoor is slechts beperkte capaciteit vrij voor goederentreinen. Chinese bedrijven, die een betrouwbare verbinding willen maken van de BRI-routes, zullen daarom eerder in de toekomst het spoorvervoer niet meer naar West-Europa uit te voeren, maar in Oost- of Midden-Europa te stoppen. Daar kunnen goederen dan worden overgeslagen op andere modaliteiten (wegvervoer en binnenvaart), om verder vervoerd te worden naar

de eindbestemming. Dit geeft grote verladers en logistiek dienstverleners weer een reden om voor vestiging van EDC's te kiezen voor een locatie meer naar het oosten van Europa.

figuur 9 Ontwikkeling goederenvervoer per spoor (in TEU) tussen China en Nederland



Bron: Panteia

Protectionisme met nieuwe handelsbarrières nadelig voor transportsector

Tussen 1960 en 2007 nam het aandeel van internationale handel in de wereldeconomie toe van 25% tot 60%. De handel groeide elk jaar gemiddeld twee keer zo hard als de wereldeconomie. Sinds de economische crisis van 2008, zijn er wereldwijd meer handelsbarrières opgeworpen dan afgebroken. Sinds de start van de regeringsperiode van de Amerikaanse president Trump, lijken deze handelsbelemmeringen te escaleren tot handelsoorlogen. Protectionisme heeft de groei van de wereldhandel sindsdien al met enkele procenten afgeremd⁹. Dit heeft zijn weerslag op de wereldwijde transportstromen.

Versnipperd Europa onvoldoende effectief op logistiek wereldtoneel

Lange tijd werden de banden tussen de Europese landen steeds meer aangehaald, met als sluitstuk de oprichting van de monetaire unie in 1991 en de invoering van de euro in 2002. Mede door de Griekse crisis is er ook sprake van een toenemende onvrede over de Europese integratie ook toegenomen. In veel landen, zoals Polen, Hongarije, Frankrijk en Italië is er sprake van een opkomend nationalisme, waarbij serieus gesproken wordt over het vertrek uit de Eurozone, met als voorlopig dieptepunt de voorgenomen Brexit. Het vormen van één front richting Amerika of China wordt hierdoor steeds lastiger en heeft ook effect op de slagkracht van Europa in de wereld.

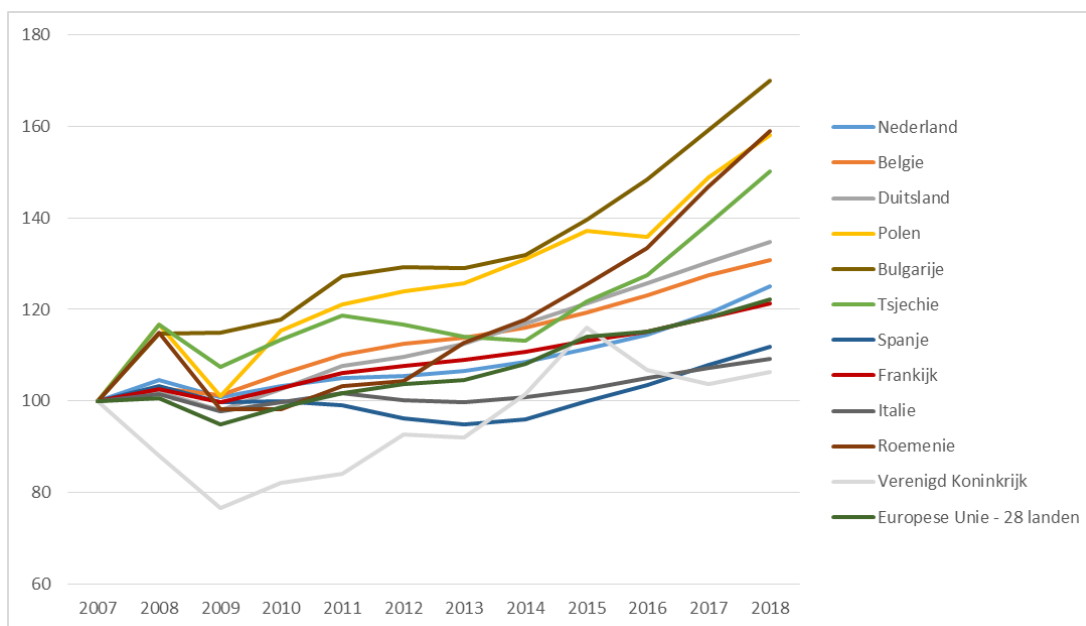
⁹ Berekening IMF

3.2 Economie: zwaartepunt verschuift, onzekere tijden

Verschuiving economisch zwaartepunt, grootste economische groei in Oost-Europa

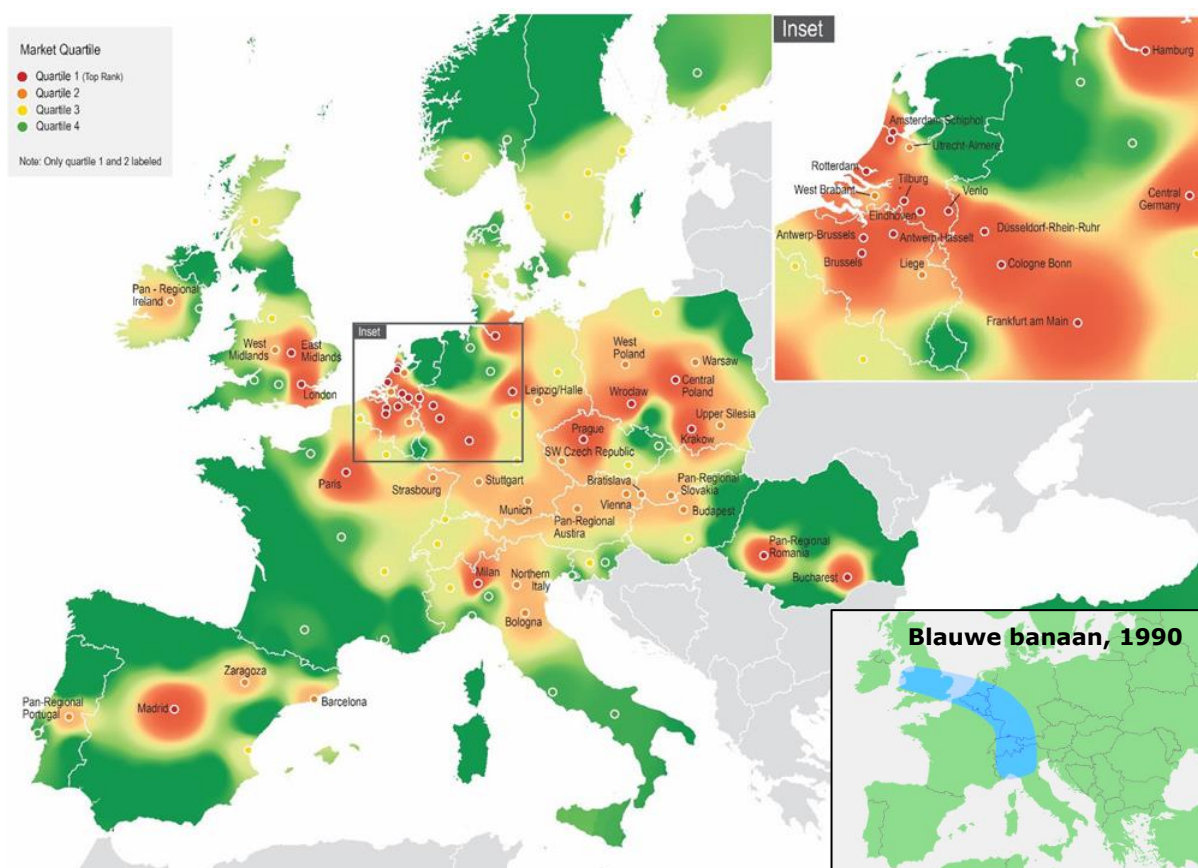
Over het algemeen laten de Oost-Europese landen, met name Polen, Tsjechië, Roemenië en Bulgarije, hogere economische groeicijfers zien dan Nederland (zie figuur 10). Doordat deze landen economisch in de lift zitten, neemt de welvaart daar toe en wordt de interne afzetmarkt groter. Hierdoor verschuift het economisch zwaartepunt binnen Europa meer naar het zuidoosten. Volgens transportondernemers zijn er al grote verladers die niet meer voor Nederland en zelfs niet voor Duisburg kiezen voor vestiging van hun EDC, maar voor een locatie oostelijker. Gevolg is dat deze maritieme lading via andere Oost-Europese havens (zoals Gdansk) gaat en dat Rotterdam verhoudingsgewijs minder snel groeit.

figuur 10 Ontwikkeling BBP van de enkele Europese landen



Bron: Eurostat

In de jaren 90 werd er gesproken over de 'blauwe banaan', wanneer het ging over de belangrijkste economische centra van Europa met veel verstedelijking en bedrijvigheid. Dit gebied was het meest in trek voor wat betreft vestigingslocatie van EDC's. De blauwe banaan strekte zich uit van Manchester, via de Randstad, Vlaanderen en het Ruhrgebied naar Milaan en Turijn (zie de inzet kaart rechtsonder in figuur 11). Figuur 11 laat de huidige aantrekkelijkste vestigingslocaties voor logistieke bedrijven zien. De 'oude' blauwe banaan is nog enigszins zichtbaar, maar er zijn veel meer regio's bijgekomen. Zuidwest-Nederland en het Ruhrgebied lopen nog altijd voorop als meest aantrekkelijke vestigingslocatie voor logistieke bedrijven, maar ook in Oost-Europa bestaan nu zeer aantrekkelijke regio's (vooral Polen en Tsjechië).



Bron: Prologis

De verschuiving van het zwaartepunt is al jaren aan de gang. Eerst konden Nederlandse bedrijven nog voordeel bieden met een snelle en goede inklaring en douaneafhandeling, maar door verdergaande digitalisering is dit proces simpeler geworden en kunnen landen die daar vroeger problemen mee hadden, nu ook veel makkelijker goederen doorvoeren. Dit leidt tot extra concurrentie voor Nederland als gateway.

Oost-Europese opmars niet te stuiten

Het bilateraal vervoer¹⁰ tussen Nederland en West-Europese landen, zoals België en Duitsland, blijft nog altijd in handen van Nederlandse vervoerders – al is ook hier een lichte daling waarneembaar. Op de relatie met België is de markt gegroeid met 2% (op basis van vervoerd tonnage) tussen 2007 en 2017. Op de relatie met Duitsland is de markt met 4% gekrompen. Het bilaterale vervoer tussen Nederland en Oost-Europese landen wordt nagenoeg alleen nog maar door Oost-Europese transportbedrijven uitgevoerd. Ondanks dat het bilaterale vervoer tussen Nederland en Polen tussen 2007 en 2017 explosief is gestegen (119%) is het aandeel van Nederlandse vervoerders in die periode gedaald naar slechts 1%. Kanttekening hierbij is dat een deel van de stijging van het Oost-Europese vlagtaandeel op naam komt van Oost-Europese dochters van Nederlandse ondernemingen. Het aandeel van Nederlandse vervoerders in het bilaterale vervoer van Centraal-Europese landen, zoals Oostenrijk, is in de afgelopen tien jaar sterk afgenomen ten gunste van Oost-Europese vervoerders (zie figuur 12). Het vervoerde tonnage tussen Nederland en Oostenrijk is in absolute getallen ook afgenomen (-23%).

¹⁰ Vervoer tussen twee landen. Bijvoorbeeld het vervoer tussen Nederland en Polen

figuur 12

Ontwikkeling aandeel Nederlandse vrachtauto's (op basis van vervoerd tonnage) in vergelijking met andere landen in het bilateraal vervoer tussen Nederland en België/Duitsland/Oostenrijk/Polen. In de titel van de grafiek de absolute volumeontwikkeling in de afgelopen 10 jaar.

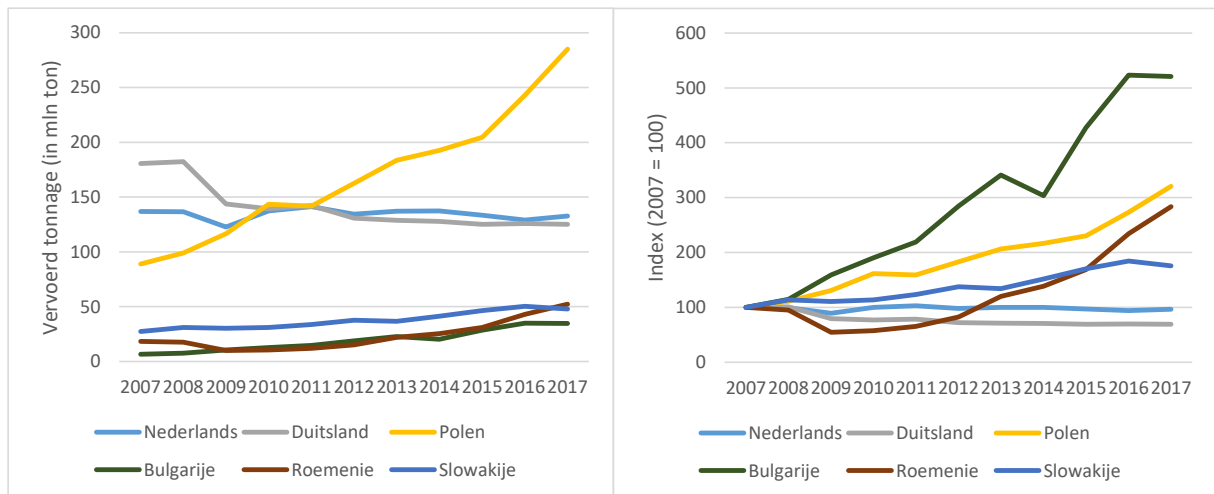


Bron: Panteia op basis van CBS

Dat de opmars van Oost-Europese vervoerders (vooral Polen) in het grensoverschrijdende vervoer niet te stuiten is, blijkt ook uit figuur 13. De belangrijkste oorzaak is de veel lagere loonkosten in Oost-Europa. Poolse vervoerders zijn sinds 2010 de belangrijkste grensoverschrijdende vervoerders van Europa. Het grensoverschrijdende wegvervoer van Duitse vervoerders is in de afgelopen tien jaar nog sterker gedaald dan dat van Nederlandse vervoerders. Belangrijkste reden voor dit verschil is dat Duitsland direct naast Polen ligt en daardoor meer concurrentie ondervindt.

figuur 13

Ontwikkeling internationaal goederenvervoer over de weg door Nederlandse, Duitse, Poolse, Bulgaarse, Roemeense en Slowaakse vervoerders (links: vervoerd tonnage, rechts: index 2007 = 100)



Bron: Panteia op basis van Eurostat

Onzekere economie

Er zijn steeds meer signalen dat de groei van de Nederlandse economie gaat omslaan. Het consumenten- en ondernemersvertrouwen daalt en door de stikstof- en PFAS-problematiek ligt de bouwsector, een voor Nederland belangrijke sector, plat. Ook de economie van onze belangrijkste handelspartner Duitsland stagneert. Verder zetten de schulden crisis van Italië, de handelsoorlog tussen de VS en China en de Brexit de seinen op rood. Financiële markten kunnen maar moeilijk omgaan met alle ontwikkelingen. Er is momenteel een historisch klein verschil tussen de lange en korte termijn rente.

Duitsland heeft met zijn industriële producten meer last van de Chinees-Amerikaanse handelsoorlog. Ook de problematische transformatie van de Duitse auto-industrie naar elektrisch en zelfrijdend helpt niet mee. Uiteindelijk zal ook Nederland daar last van hebben. De recessie kan zelfs erger zijn dan de crisis van 2008, omdat toen de economie gezond was en er nu structurele problemen zijn: digitalisering, infrastructuur en de auto-industrie.

Bron: De Volkskrant, 14 augustus 2019

Brexit groot effect op transport, maar nog veel onzekerheid

Voor de transport- en logistieke sector is het Verenigd Koninkrijk van groot belang. Het land is voor Nederland het derde exportland, na Duitsland en België. Veel transportbedrijven vervoeren bloemen, planten, levensmiddelen en auto-onderdelen naar het Verenigd Koninkrijk. Het uitreden van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie zal voor Nederland dan ook grote gevolgen hebben, al zijn de werkelijke gevolgen nog niet precies in te schatten. Naar verwachting zal er een devaluatie van de Britse pond optreden, waardoor bedrijven in het Verenigd Koninkrijk minder producten zullen invoeren. Dit leidt tot minder transport naar het Verenigd Koninkrijk, terwijl het transport vanuit het land naar verwachting zal toenemen als de productie op peil blijft.

Een gemiddelde Engeland-ferry telt 5,5 kilometer aan vrachtauto's, 300 personenauto's en 1.200 passagiers. De wachttijden die kunnen ontstaan als gevolg van de nieuw ingestelde grenscontroles zijn een risico voor transporteurs van voornamelijk bederfelijke waar en voor just-in-time leveringen. Maar niet alle transportbedrijven zijn negatief over een Brexit. Sommige ondernemers zeggen letterlijk: 'laat de Brexit maar komen. Ook een no-deal Brexit. De onzekerheid is vervelender dan een no-deal Brexit'. Ondernemers zien ook kansen. Hoe moeilijker het vervoer naar het Verenigd Koninkrijk wordt, hoe

leuker. Want dan kan niet iedereen het en is er weer wat te verdienen. Ook liggen er kansen voor werkzoekenden. Zo zal met de Brexit de vraag naar douane-declaranten toenemen.

Visbeen zet Britse transportdochter op

Familiebedrijf en wegvervoerder A. Visbeen & Zonen BV uit Nieuwe Tonge heeft dit jaar een Brits transportbedrijf opgezet met het oog op een dreigende harde Brexit. Ongeveer 10 van de rond 190 medewerkers van de Nederlandse transporteur gaan over naar het nieuwe dochterbedrijf. Daarnaast wordt koersrisico, afgedekt met valutaswap en natural hedge (uitgaven in Britse ponden afgedekt door inkomsten in Britse ponden). De vervoerder zegt voor circa 60% van het wegtransport afhankelijk te zijn van de Britse markt. Ook heeft de vervoerder al ingespeeld op het mogelijk vervallen van de cabotage, de vereiste douanedocumenten en de noodzakelijke controles op goederen.

Bron: Nieuwsblad transport, 27 augustus 2019

Kentering maritieme containerstromen in Europa

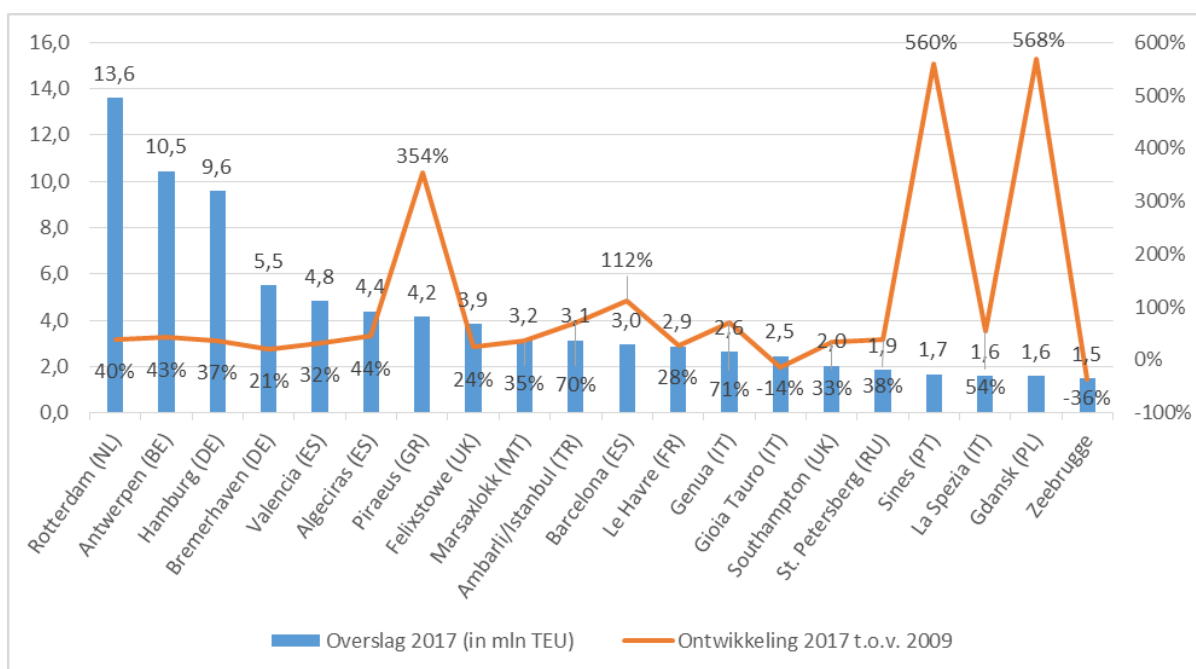
De deepsea carriers anticiperen al op de verschuivingen in Europa. Steeds vaker wordt de haven van Gdansk opgenomen als één van de havens die in Europa wordt aangedaan. De containeroverslag in de haven van Gdansk is tussen 2009 en 2017 dan ook zeer sterk gegroeid (568%) en hoort inmiddels tot de top 20 van grootste containerhavens in Europa (zie figuur 14). Andere havens die grote groei laten zien, zijn de havens van Sines in Portugal (560%) en Piraeus (354%) in Griekenland. Als gevolg van de euro- en de bankencrisis zijn enkele, voornamelijk Zuid-Europese, landen in de financiële problemen gekomen. Onder druk van de trojka (het samenwerkingsmandaat dat toezicht houdt op de verstrekte kredieten aan noodlijdende Europese lidstaten) hebben deze landen staatsbedrijven geprivatiseerd. Chinese investeerders, waaronder de rederij COSCO, hebben grote belangen gekocht in de havens van Sines en Piraeus. Bedrijven als COSCO zien voornamelijk de haven van Piraeus als toekomstpoort tot Zuid-Europa en de Balkan, en als belangrijk knooppunt op de nieuwe Zijderoute. De ambitie van de haven van Piraeus is om in 2020 de grootste containerhaven in de Middellandse Zee te zijn en die ambitie werd in november 2019 kracht bijgezet met een investering van 600 miljoen euro in deze haven door China. De eer van grootste haven van de Middellandse Zee is nu nog voorbehouden aan Valencia. Ook valt de aanzienlijke groei (112%) van Barcelona op. De verbeterde douaneafwikkeling heeft de volumes in deze haven verder omhoog gestuwd.

Bovengenoemde groeicijfers¹¹ staan in groot contrast met de groeicijfers van de haven van Rotterdam (40% tussen 2009 en 2017). Desondanks doet de haven van Rotterdam het met dit groeicijfer goed binnen de Hamburg – Le Havre range. Alleen Antwerpen scoorde in deze periode iets hoger (43%). In 2018 lag de groei van containeroverslag in beide havens op nagenoeg gelijk niveau: Rotterdam 5,7% en Antwerpen 5,5%.

¹¹ Dit betreffen relatieve groeicijfers. Als naar de absolute groei gekeken wordt, groeit Rotterdam (+3,9 mln. TEU) sneller dan Piraeus (+3,3 mln. TEU), Sines (+1,4 mln. TEU) en Gdansk (+1,4 mln TEU).

figuur 14

Ontwikkeling top 20 grootste Europese containerhavens tussen 2009 en 2017



Bron: Panteia op basis van deskresearch

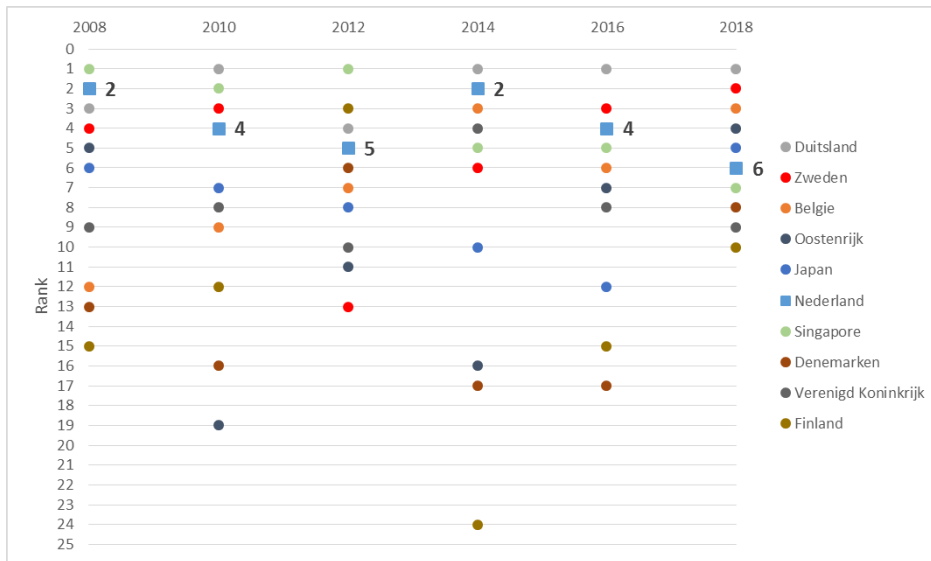
De groei van Zuid-Europese havens, versterkt door investeringen van Chinese bedrijven, is niet direct een gevaar voor de haven van Rotterdam in termen van achterlandvervoer. Rotterdam bedient voornamelijk de Benelux en Duitsland en de verbindingen uit de Zuid-Europese havens naar deze gebieden zijn niet goed, waardoor Zuid-Europese havens zich hier niet op richten. Wel is er gevaar voor Rotterdam op de 'interline shipping' markt. Lading vanuit China wordt meegenomen naar de Zuid-Europese havens en daar op een ander deepsea-schip gezet dat vanuit Noord-Europa komt en de vracht naar een nieuwe bestemming in Amerika of Afrika brengt. Voorheen vond die overslag in Rotterdam plaats.

3.3 Logistiek: druk op Nederlandse positie

Logistieke prestatie van concurrerende landen wordt beter

Ook in de logistiek zijn mede door de technologische vooruitgang grote ontwikkelingen gaande. Oost-Europa bijvoorbeeld is sterk in opmars. Nederland is weliswaar nog altijd nummer 6 van de wereld wat betreft haar logistieke prestatie (LPI), maar voorgaande jaren was dat een positie in de top 5. Daarbij zijn de Europese landen Duitsland, Zweden, België en Oostenrijk het afgelopen jaar hoger geëindigd (zie figuur 15). Nederland is haar positie vooral verloren door minder concurrerende internationale zendingen en minder gewaardeerde douaneafhandeling.

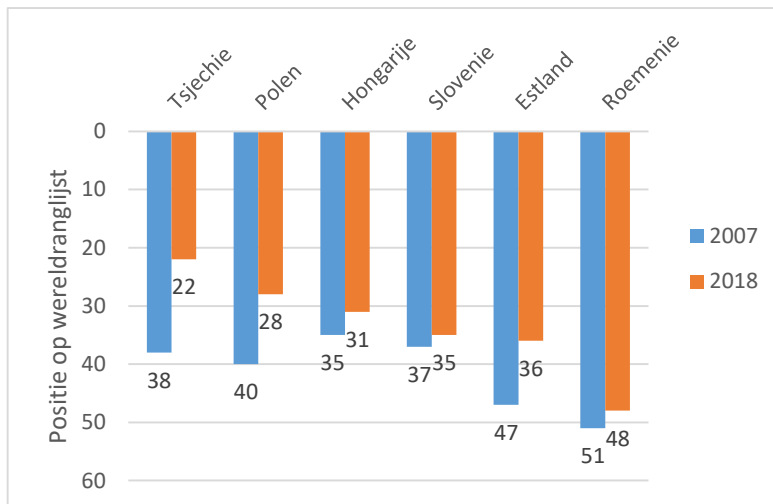
figuur 15 Ontwikkeling positie van Nederland op Logistics Performance Index



Bron: LPI

Maar ook vanuit Oost-Europa neemt de concurrentie toe. De logistieke prestatie van Oost-Europese landen is de afgelopen periode snel beter geworden en de meeste landen hebben dan ook een grote stap gemaakt op de ranglijst van de LPI (zie figuur 16).

figuur 16 Ontwikkeling LPI Oost-Europese landen tussen 2007 en 2018



Bron: LPI

Nederland heeft altijd een gunstige geografische ligging gehad, maar aangezien het zwaartepunt verschuift en transportstromen veranderen, neemt de waarde van die gunstige positie af. Daarbij komt dat ook de verschillen in kwaliteit van logistieke diensten en infrastructuur tussen Nederland en concurrerende landen afnemen. Het gevolg is dat buitenlandse bedrijven vaker voor een vestiging buiten Nederland kiezen voor hun Europese distributieactiviteiten en dat Nederland haar positie als *gateway to Europe* kleiner ziet worden. Het mislopen van de vestiging in Nederland van het Europese Distributiecentrum van AliExpress (dochterbedrijf van Alibaba) eind 2018 bevestigt dit. AliExpress heeft als vestigingsplaats voor hun 200.000 m² distributieruimte gekozen voor Luik in België. Het verlies van

aandeel als *gateway to Europe* is te zien in Nederlandse distributiecentra. Volgens logistiek dienstverleners is daar namelijk een sterke stijging van het aantal continentale, of 45-voets containers waar te nemen ten koste van containerlading vanuit de zeehavens. Dit laat zien dat er sprake is van een verschuiving van de transportstromen.

Ploeger Logistics stoot alle transport- en expeditie-activiteiten in Oost-Europa af

Met ingang van 31 december 2017 neemt FCE Transport alle transport- en expeditie-activiteiten gericht op Oost-Europa over van Ploeger Logistics. Vanuit strategisch oogpunt en focus gaat Ploeger Logistics zich richten op complete supply-chain oplossingen binnen haar drie belangrijkste bedrijfsactiviteiten: dedicated vervoer, groupage en warehousing. Dit is een keuze die past binnen de meerjarenstrategie. De overdracht van de specifieke activiteiten van en naar Oost-Europa is hiervan een logisch gevolg.

Logistieke verandering door Trans-Europese transportnetwerken

Een andere logistieke ontwikkeling komt door de Europese transportnetwerken. Een van de redenen voor het verschuiven van het Europese logistieke zwaartepunt naar het oosten, is dat transportnetwerken steeds grootschaliger worden – met name de Europese distributienetwerken. Het aantal regionale DC's per afzetmarkt neemt af, ten gunste van één groot (gecentraliseerd) EDC dat als centrum van een veel groter distributienetwerk fungeert. Wanneer er wordt overgestapt op een dergelijk grootschalig netwerk, wordt eerder gekozen voor een locatie in Midden- of Oost-Europa, omdat veel kosten (arbeid, vastgoed, etc.) daar aanzienlijk lager zijn. Slechtere infrastructuur wordt op de koop toe genomen. De Europese Commissie heeft de afgelopen jaren veel stimulerende maatregelen doorgevoerd voor het creëren van een 'Single European Transport Area', en investeert daar, onder andere via de Trans-Europese transportnetwerken (TEN-T), al jaren miljarden euro's in. Ook het Nederlandse beleid richt zich op het streven naar "Topcorridors" in het Programma Goederenvervoercorridors. In dit programma werken Rijk, regio en bedrijfsleven nauw samen. Centraal staan de duurzame economische ambities van de overheden en bedrijven waarbij de infrastructuur een faciliterende rol speelt om deze ambitie waar te maken.

Ommekeer onbalans transportstromen in Europa

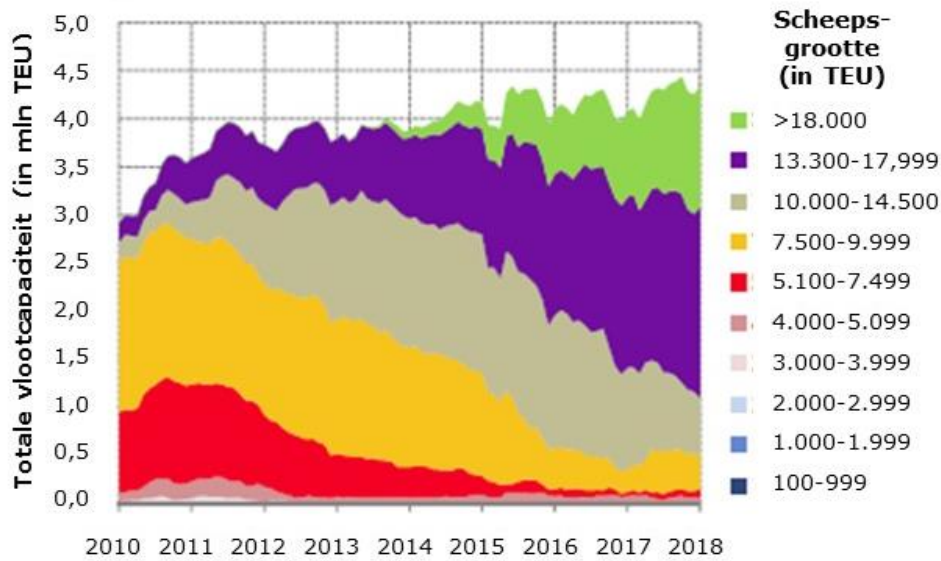
Sinds het outsourcen van productielocaties naar lagelonenlanden is er een grote onbalans in de transportstromen ontstaan. Deze onbalans is bekend op wereldniveau met de volle containerschepen vanuit Azië richting Europa en met lege containers terug, maar naar verwachting zal er ook op Europees niveau steeds meer onbalans ontstaan. Momenteel worden er vanuit Nederland nog altijd meer goederen over de weg vervoerd naar Midden- en Oost-Europa dan andersom. Echter als gevolg van de toenemende welvaart in Oost-Europa, het outsourcen van productielocaties naar die landen en de groei van het aantal Europese distributiecentra aldaar zal er juist in de komende jaren een onbalans ontstaan in de andere richting. Het Belt Road Initiative, waardoor containers via het spoor over land vanuit China komen, zal deze onbalans gaan versterken.

Schaalvergroting op verschillende terreinen zet door

Ook schaalvergroting veroorzaakt logistieke veranderingen. In de zeevaart is schaalvergroting de afgelopen jaren een belangrijke ontwikkeling geweest. Dat heeft gezorgd voor grote piekbelasting aan de walzijde. De verwachting is echter dat schepen niet meer veel groter zullen worden dan de grootste schepen in de vloot, die nu een capaciteit van 21.500 TEU hebben. Naar verwachting zal het aantal schepen boven de 18.000 TEU de komende jaren nog wel blijven toenemen (zie figuur 17).

figuur 17

Ontwikkeling totale capaciteit van alle containerschepen tezamen (in mln. TEU), verdeeld naar scheepsgrootte

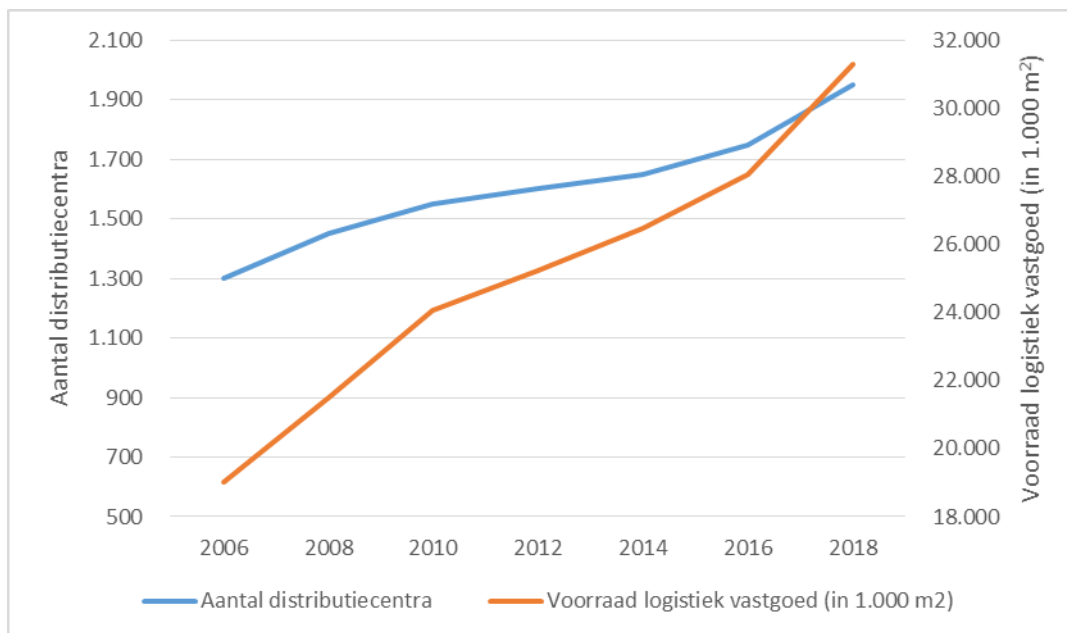


Bron: Panteia

Opvallend is ook de schaalvergroting in het logistieke vastgoed. De totale vloeroppervlakte van het logistiek vastgoed in Nederland neemt sneller toe dan het aantal distributiecentra (zie figuur 18). Warehouses worden dan ook steeds groter en er verschijnen meer XXL-distributiecentra, DC's van 40.000 m² of groter. In 2013 openden er slechts twee XXL-distributie, in de vijf jaar er na in totaal 75.

figuur 18

Ontwikkeling aantal bedrijven en vierkante meters opslagruimte van logistiek vastgoed



Bron: Panteia op basis van CBS en NVM

Europees e-commerce dc Lidl in Venlo groeit door naar XXL-formaat

Aan de zucht naar extra opslagcapaciteit van Lidl in Nederland lijkt maar geen einde te komen. Nu is het de beurt aan het Europese e-commerce distributiecentrum van de Duitse discounter in logistieke hotspot Venlo, dat al een XL omvang heeft van 70.000 vierkante meter. Maar hieraan wordt nog eens een extra 40.000 vierkante meter aan toegevoegd. Door deze uitbreiding komt de totale oppervlakte van het dc – dat door Nunner Logistics wordt gerund – uit op circa 110.000 vierkante meter. Het pand, dat op dit moment beschikt over 80.000 palletplaatsen, zet de Duitse discounter in voor de op- en overslag en het herverpakken van grote volumes non-food artikelen bestemd voor levering via webshop-kanalen. Daarnaast worden vanuit dit XXL-warehouse – waar op dit moment 200 mensen in werkzaam zijn – meerdere dc's in Europa bevoorrad.

Logistiek.nl, 28 november 2018

Logistiek landschap verandert door technologie

Een van de belangrijkste oorzaken van veranderingen in de logistieke afwikkeling is technologie. Er komen een aantal grote technologische innovaties samen die grote impact hebben op de transportstromen. Zelfrijdende voertuigen, drones en robots in warehouses zullen in toenemende mate het logistieke landschap gaan bepalen. Ook artificial intelligence en het 'internet of things', waarbij apparaten en objecten met elkaar kunnen communiceren en data uitwisselen, bieden nieuwe mogelijkheden voor de transport- en logistieke sector. Daarnaast zorgt 3D printing ervoor dat producten weer vaker lokaal worden geproduceerd, waardoor minder eindproducten en weer meer grondstoffen moeten worden vervoerd. Momenteel vindt 3D printing nog op kleine schaal plaats, maar het groeipotentieel is groot.

Retourtje Marokko voor Hollandse garnalen verdwijnt als gevolg van technologie

Hollandse garnalen die op de Waddenzee en de Noordzee worden gevangen, worden aan boord gekookt, gekoeld en op de visafslag voorzien van een conserveringsmiddel. Iedere week gaat er ongeveer een half miljoen kilogram garnalen met zo'n 25 vrachtauto's naar Marokko om daar gepeld te worden. Vervolgens gaan ze de 2.700 kilometer terug om in Nederland te worden verpakt en verkocht.

Dit is echter aan het veranderen met de komst van meerdere garnalenspelmachines in Nederland. De verwachting is dat door de uitbreiding van het aantal machines en de stijging van de loonkosten in Marokko over enkele jaren helemaal een einde komt aan het met de hand pellen van Hollandse garnalen in Marokko. Hierdoor hoeft de Hollandse garnaal geen retourtje Marokko meer te nemen.

Bron: Een Vandaag, de Volkskrant en de NOS

3.4 Ecologie: transportvolume onder druk

De circulaire economie en de energietransitie zetten de transportstromen op zijn kop. De circulaire economie is het economische systeem waarin geen eindige grondstofvoorraden worden uitgeput en waarin reststoffen volledig opnieuw worden ingezet, ingegeven door het verduurzamingsvraagstuk. De Rijksoverheid heeft als ambitie gesteld om de Nederlandse economie volledig circulair te maken vóór 2050. Zodoende zal de overheid in de toekomst in toenemende mate verduurzamingslagen maken om dit doel te bereiken. Op lange termijn zullen meer traditionele goederenstromen in omvang afnemen en zullen nieuwe goederenstromen ontstaan. De Rotterdamse haven vervoerde in 2018 bijna 469 mln. ton aan goederen. Ongeveer 38% van deze goederen betrof ruwe aardolie en minerale olieproducten. De overslag van kolen bedroeg nog eens 6% van het totaal. Alleen al bij een volledige energietransitie naar hernieuwbare energiebronnen (zoals zon en wind), met volgens het Parijse klimaatakkoord een looptijd tot 2050, kunnen de huidige transportstromen in de Rotterdamse haven nagenoeg halveren. En dan is het vervoer van andere eindige grondstoffen, zoals ijzererts, nog buiten beschouwing gelaten. Transporteurs die dagelijks de ruim vierduizend tankstations in Nederland bevoorraden zien nu al dat het vervoer van diesel en lpg terugloopt.

Waarde bulkvloot keldert door energietransitie

Tankers en bulkcarriers dreigen in waarde te kelderen als gevolg van de overschakeling van fossiele brandstoffen op duurzame bronnen als wind, zon en biomassa. Vooral de bulkvaart krijgt zware klappen als gevolg van het naar alle waarschijnlijkheid grotendeels wegvallen van het kolenvervoer. Zo daalde de Europese consumptie van steenkool tussen 2007 en 2017 van ca. 380 mln. ton tot ca. 250 mln. ton.

Aangezien de energiebehoefte in de toekomst blijft bestaan, zijn er ook kansen. Zon- en windenergie behoeven aanzienlijk kleinere transportvolumes dan fossiele energieopwekking; van grote ladingen ruwe olie en steenkool naar kleine ladingen reserve- en nieuwe onderdelen. Een stroom die mogelijk in omvang zal toenemen en als (tijdelijke) vervanging zou kunnen dienen van fossiele brandstofstromen is biomassa. Echter momenteel zijn er nog veel problemen met biomassa, omdat het bijvoorbeeld niet duurzaam wordt gewonnen en er nog altijd lokale uitstoot blijft, die overwonnen moeten worden.

Niet alleen in de volumeverandering zullen transporteurs de gevolgen van de energietransitie merken. Op termijn zullen vracht- en bestelauto's ook op duurzame brandstoffen moeten rijden. Met de huidige technieken duurt het laden van zo'n voertuig langer dan het traditionele tanken. Het businessmodel moet hierop worden afgestemd.

De bouwsector verkeert eind 2019 in zwaar weer. Bouwbedrijven moeten niet alleen duurzamer bouwen, als gevolg van de stikstofproblematiek en de PFAS-norm ligt een groot deel van de bouw stil. De roep om minder strenge eisen is groot, om niet volledig stil te vallen. De crisis van enkele jaren geleden die de bouwsector sterk raakte, ligt nog vers in het geheugen. Het vervoerd tonnage van bouwmaterialen ligt nog altijd onder het niveau van tien jaar geleden (zie figuur 7).

Een andere belangrijke sector die moet inspelen op de transitie naar duurzame bronnen is de chemie. De chemiesector richt zich op het toenemende gebruik van biobrandstoffen en de geleidelijke overschakeling van fossiele aardolie op hernieuwbare grondstoffen. Voordeel hiervan is dat de productie kan voortgaan zonder dat bijvoorbeeld een raffinaderij grote aanpassingen nodig heeft. Het gaat hier om biomaterialen zoals gewassen (suikerbiet) of biomassa (hout, groen afval). Vanwege de (langzame) overschakeling op biomassa zal de afhankelijkheid van aardolie afnemen, waardoor de petrochemische sector minder effect zal ondervinden van fluctuerende olieprijsen. De transitie heeft impact op de ontwikkeling van de transportstromen. Het vervoerd tonnage over de weg van chemische producten is in de afgelopen tien jaar in alle markten (import, export en binnenlands vervoer) afgenomen (zie figuur 7).

Hoofdpunten hoofdstuk 3: Ontwikkelingen met effect op de transportstromen

- Verschillende transitie komen samen die impact hebben op de transportstromen en de Nederlandse positie als *gateway to Europe* bedreigen.
- Steeds meer signalen dat economie in 2020 gaat omslaan: stikstof- en PFAS-problematiek, Duitsland in recessie, voortslepende Brexit en protectionisme met nieuwe handelsbarrières.
- Wereldwijde containerstromen veranderen doordat het economisch zwaartepunt meer richting Oost-Europa verschuift en daarmee ook de transportopdrachten.
- Geografisch voordeel van Nederland neemt af nu de Zijderoute nieuw leven wordt ingeblazen waardoor containers over het continent van China naar Europa per spoor worden vervoerd of goederen vaker per schip in de Zuid-Europese havens worden gelost.
- De macht van China neemt toe, Chinezen hebben transport en logistiek omarmd.
- Een versnipperd Europa is onvoldoende effectief op logistiek wereldtoneel.

4 Beleidsmakers en ondernemers spelen in op transitie

Nederland heeft enkele posities op de Logistics Performance Index moeten inleveren, enerzijds omdat concurrerende landen beter worden en anderzijds omdat Nederland er moeilijk in slaagt de logistieke prestaties te verbeteren. Hoe proberen beleidsmakers bij te dragen om Nederland terug te krijgen aan de absolute wereldtop? En hoe spelen koplopers van logistieke bedrijven in de sector in op de veranderingen in de markt? Door het inzetten op corridors met aandacht voor robuuste transportsystemen is deze beweging ingezet.

4.1 Topcorridorprogramma onderkent verschuiving van pijplijn naar netwerk

Beleid wordt steeds ingewikkelder. Het belang van ruimtelijke inpassing, milieuaspecten en veiligheid is groter dan ooit. Nederland als *gateway to Europe* is jarenlang de vanzelfsprekende positie van ons land geweest. Echter de veranderingen in de marktontwikkelingen zijn ook beleidsmakers niet ontgaan.

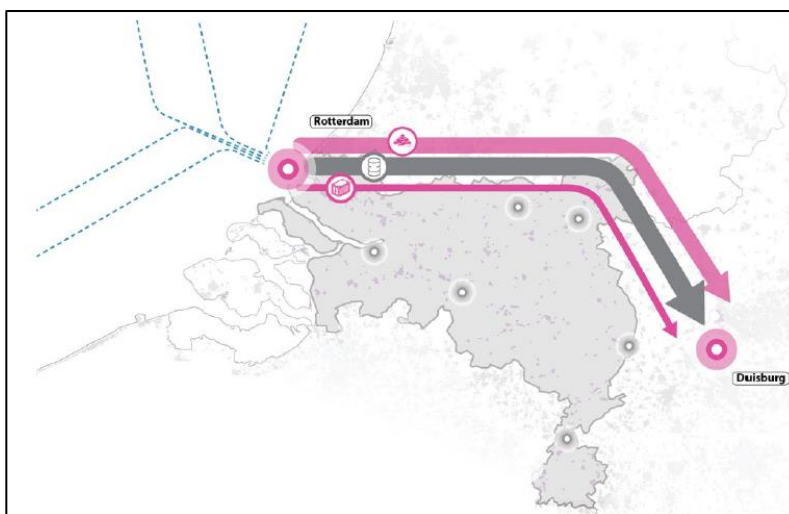
De corridorpartijen op de "Topcorridors" onderkennen de veranderingen en zijn bezig een Toekomstagenda op te stellen langs drie handelingsperspectieven: 1. Mainport Rotterdam als *gateway to Europe*, 2. Sterk verbonden mainportnetwerk en 3. Sterke knooppunten in een grenzeloos netwerk.

"Topcorridors" is het programma waarin het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant, Gelderland en Limburg, het Havenbedrijf Rotterdam en de Topsector Logistiek samenwerken. Deze partijen werken vanuit de visie dat de goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost in 2030 Topcorridors zijn die een vlot, betrouwbaar, robuust, veilig en duurzaam transportsysteem faciliteren dat bijdraagt aan duurzame economische groei en waarbij de gebruikers tevreden zijn. De goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost, die lopen van de Rotterdamse haven naar Duisburg zijn van vitaal belang voor de economische ambities van Nederland.

1. Mainport Rotterdam als *gateway to Europe*

Lange tijd lag de focus van het Nederlandse beleid op mainport Rotterdam als *gateway to Europe*. Deze functie is en blijft van cruciaal belang voor de Nederlandse economie. Het betreffen namelijk grote ladingstromen die weliswaar een lage toegevoegde waarde per ton kennen, maar door het volume toch sterk bijdragen aan de economie. Ingezet wordt op het onderhouden en faciliteren van deze grote ladingstromen naar het achterland van de mainport. Focus ligt hierbij op het verbeteren van de kwaliteit, betrouwbaarheid en duurzaamheid van het vaarwegennet.

figuur 19 Mainport Rotterdam als *gateway to Europe*



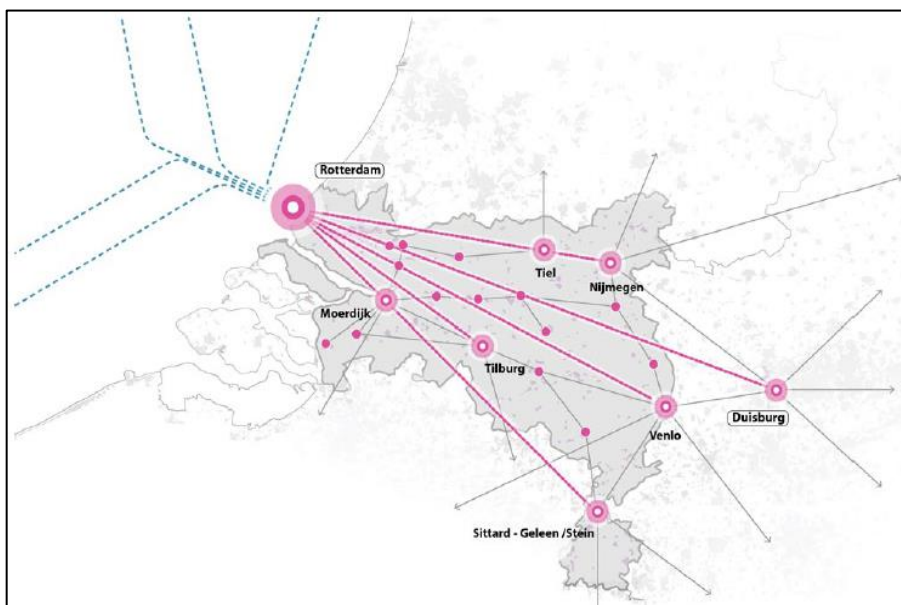
Ondanks de veranderende transportstromen komen de belangrijkste uitdagers voor havenbedrijf Rotterdam nog altijd van de traditionele concurrenten in de Hamburg-Le Havre range. Echter andere havens moeten niet worden onderschat.

2. Sterk verbonden mainportnetwerk

Het tweede Handelingsperspectief gaat over de stromen vanuit de Rotterdamse haven die gericht zijn op distributie. Het accent ligt op betrouwbare en duurzame stromen binnen Nederland. De knooppunten met hun multimodale terminals staan hier centraal in relatie tot de distributiecentra. Vanuit die terminals vinden de goederen hun eindbestemming via het wegvervoer.

Schaalvergroting in de zeevaart heeft Rotterdam jarenlang kansen geboden, omdat hier de grootste schepen kunnen afmeren.

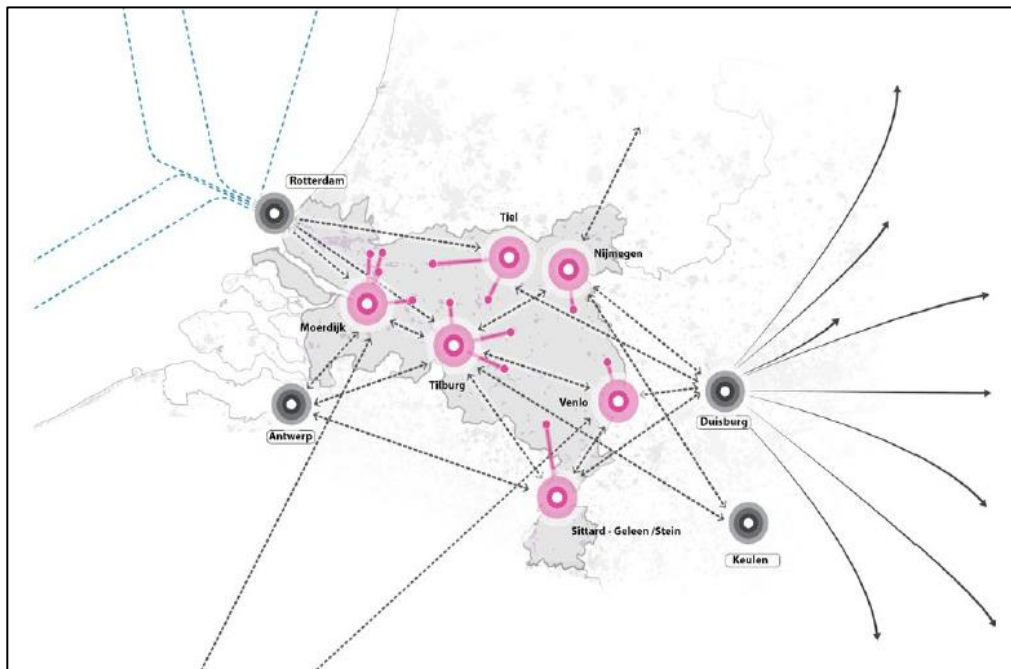
figuur 20 Sterk verbonden mainportnetwerk



Bron: Panteia, AT Osborne & Defacto, Goederenvervoercorridor Oost en Zuidoost – Handelingsperspectieven

3. Sterke knooppunten in een grenzeloos netwerk

Bij het derde Handelingsperspectief wordt ingezet op zowel oost-west als west-oost stromen. De logistieke hotspots (ofwel knooppunten) staan hier centraal in een groter knooppuntennetwerk om de continentale en maritieme stromen vanuit en naar het oosten zowel te verbinden met de hoogwaardige maakindustrie als met de agribusiness. Daarbij wordt dus ingespeeld op de economische en industriële ontwikkeling van regio's in Midden- en Oost-Europa.



Bron: Panteia, AT Osborne & Defacto, *Goederenvervoercorridor Oost en Zuidoost – Handelingsperspectieven*

De focus verschuift van pijplijn naar netwerk. Beleidsmakers zijn bezig met een verdiepingsslag om passend beleid te maken om zodoende de transport- en logistieke sector de ruimte te geven en te laten groeien in deze nieuwe netwerk gedachte. Hiervoor zoeken ze ook intensief de verbinding met het bedrijfsleven.

4.2 Herpositionering transport- en logistieke bedrijven

Ook bedrijven hebben ingespeeld op de transitie in de markt. Bij veel bedrijven is binnen een horizon van 10 jaar een grote omslag te zien in activiteiten, processen en focus. De politieke, economische, logistieke, technologische en ecologische ontwikkelingen hebben grote impact op de handel en dus op de transportstromen. De koplopers in de sector hebben ieder op hun eigen manier hun bedrijf aangepast aan de veranderende omstandigheden. Hoe deze bedrijven dat gedaan hebben, wordt geïllustreerd aan de hand van vijf cases.

Case 1: Neele-Vat Logistics – de lokale kampioenen

In de afgelopen 10 jaar heeft Neele-Vat Logistics ingespeeld op de veranderende sector en een aanzienlijke transitie ondergaan. Het bedrijf heeft ingezet op schaalvergroting, specialisatie, IT, personeel en het bieden van meer toegevoegde waarde. Neele-Vat is van 300 in 2009 naar nu 800 medewerkers doorgroeid en zodoende meegegroeid met de klanten. Ook is het bedrijf gestart in een drietal niches: food, feed en chemicals. Reden om in deze niches actief te zijn is de wet- en regelgeving, waardoor meer eisen aan vervoer en opslag worden gesteld en er dus meer waarde kan worden toegevoegd. Binnen deze markten is Neele-Vat juist wel meer diensten gaan aanbieden, zodat klanten kunnen profiteren van het 'one-stop shopping' model. Het bedrijf is toonaangevend in Rotterdam, maar bijvoorbeeld ook in Hazeldonk. Neele-Vat is wereldwijd diensten gaan aanbieden waarbij het bedrijf in

neelevat
LOGISTICS

Factsheet Neele-Vat Logistics

- Actief in logistics, Europese distributie, zee- en luchtvracht en douaneactiviteiten
- Opgericht in 1975
- Gevestigd in o.a. Nederland, België, Finland, Italië en Rusland
- Ca. 800 medewerkers
- Ca. €250 mln. omzet

Nederland met eigen voertuigen en warehouses diensten uitvoert en in het buitenland gebruik maakt van partners. Neele-Vat heeft juristen in dienst genomen, IT'ers en Human Resource Managers. Het totale opleidingsniveau binnen het bedrijf is sterk verhoogd: 10 jaar geleden een paar hbo'ers en één persoon met een universitaire achtergrond, nu heeft ruim 5% van de werknemers minimaal een hbo-opleiding. Het investeringsbudget voor IT is op 1,5% van de omzet gehandhaafd, maar door de grote groei van de organisatie is het bedrag dat aan IT wordt uitgegeven aanzienlijk toegenomen. Hierbij is vooral de focus gelegd op automatiseren. Neele-Vat ziet de functie van Rotterdam ook veranderen van "one gateway" naar "multiple entries". Ook laat het bedrijf zich niet meer per handeling betalen, maar ligt de focus op het bieden van een volledig pakket voor de klant. Dit is mogelijk geworden door samenwerking met andere logistieke dienstverleners aan te gaan.

Neele-Vat Logistics ziet infrastructuur als hygiëne factor: het moet op orde zijn. Bedrijven zouden meer moeten gaan samenwerken en kennis delen om de sector vooruit te helpen. Beleidsmakers moeten zorgen voor een Europees level playing field met duidelijke wet- en regelgeving. Ook moet de sector aantrekkelijk worden gemaakt voor hoger opgeleiden.

Case 2: GVT – De Benelux-netwerker van Brabant

Ook GVT Group of Logistics heeft ingespeeld op de veranderende markt. Het bedrijf zag al snel in dat met internationaal wegvervoer vanuit Nederland weinig te verdienen was en heeft jaren geleden de activiteiten op die markt afgestoten. GVT is zich gaan focussen op Benelux distributie met eigen auto's. Om het netwerk te verdichten is het bedrijf vervolgens gestart met intermodaal/ synchromodaal vervoer waarbij regie is genomen over de stromen en met warehousing. De productgroep waarop wordt ingespeeld is de Fast Moving Consumer Goods. Om het benodigde distributienetwerk volledig in eigen beheer te krijgen heeft GVT enkele overnames gedaan: in 2011 is Greuter Logistics toegevoegd aan het bedrijf en in 2014 Van der Scheur en Huisman Transport. Zodoende heeft GVT een fijnmazige distributie binnen de Benelux met hubs op strategische plaatsen in Nederland (Tilburg, Alkmaar, Apeldoorn en Veendam) en België (Willebroek). Door oprichting van de Barge Terminal Tilburg in 1998 en Railport Brabant in 2005 beschikt GVT over goede ontsluitingsmogelijkheden per binnenvaart en spoor. In eerste instantie opgericht met het idee voor directe intermodale verbinding met de haven van Rotterdam, maar inmiddels ook het eindpunt van de zijderoute voor continentale lading vanuit China.



Factsheet GVT

- Actief in Benelux distributie, intermodaal vervoer en warehousing
- Opgericht in 1957 in Tilburg
- Gevestigd in Tilburg en eigenaar van Barge Terminal Tilburg en Railport Brabant
- Ca. 900 personeelsleden
- Ca. 375 voertuigen

GVT is voorstander van harmonisatie van Europese regels. Hierbij helpt het als beleidsmakers meer kennis hebben van logistiek. Ook moet meer aandacht aan de factor arbeid worden besteed zodat meer goede arbeidskrachten de sector instromen.

Case 3: NUNNER Logistics – Spoorvervoer als belangrijkste groeimarkt

NUNNER Logistics is een non-asset based logistieke dienstverlener actief in lucht- en zeevracht, spoor- en wegvervoer. Het bedrijf werd opgericht in Oostenrijk en heeft heden ten dage het hoofdkantoor in het Nederlandse Helmond. NUNNER is actief in geheel Europa en Azië en ziet momenteel de grootste groei in spoorvervoer. NUNNER is van oudsher actief op het spoorvervoer naar Rusland en naar Centraal Aziatische landen, zoals Kazakstan. Sinds de opening van de spoorverbinding met China in 2014 heeft de onderneming zich ontwikkeld tot een van de meest vooraanstaande spelers op de zijderoute. Dit heeft NUNNER gedaan door een intensieve strategische samenwerking aan te gaan met een Chinese partner en met een netwerk van vijf eigen kantoren in China. In 2018 heeft NUNNER naast haar hub in Duisburg ook Amsterdam rechtstreeks aan de zijderoute verbonden. Dit vanwege de strategische ligging van Amsterdam voor wat betreft shortseaverbindingen met o.a. het Verenigd Koninkrijk en omdat het havenbedrijf Amsterdam een warm pleitbezorger hiervan was. Naast volle containerladingen van en naar China heeft NUNNER ook diensten ontwikkeld voor LCL vervoer (deelzendingen). De missie van NUNNER is om volledig transparante end-to-end spooroplossingen aan te bieden tussen China en Europa.

Nunner Logistics ziet als belangrijkste randvoorwaarde voor haar activiteiten de beschikbaarheid van voldoende capaciteit op de weg, spoor en water met name aan Europese zijde. Ook zou er meer samenwerking moeten zijn tussen ondernemers enerzijds en regionale, provinciale en centrale overheden anderzijds.



Factsheet Nunner

- Actief in wegvervoer (FTL en LTL), spoorvervoer, luchtvracht, zeevracht en warehousing
- Opgericht in 1955 in Oostenrijk
- Hoofdkantoor gevestigd in Helmond. Meer dan 30 vestigingen in o.a. Polen, Litouwen, Rusland, Zwitserland, Spanje, Estland, Tsjechië, Oostenrijk, Slovenië, Roemenië en China
- Meer dan 575 personeelsleden

Case 4: Vos Logistics – Specialist in duurzame logistieke dienstverlening binnen Europa

Vos Logistics heeft sinds het begin van deze eeuw een grote verandering ondergaan. Zo heeft het bedrijf de aansturing, waaronder planning, administratie, customer service en IT, verplaatst naar Roemenië. Tegelijkertijd is Vos Logistics veel sterker gaan inzetten op verduurzaming: sinds 2010 een actief duurzaamheidsbeleid en inmiddels een geïntegreerd financieel en duurzaamheidsverslag. Ook is de focus verlegd. Vroeger waren de logistiek activiteiten alleen gericht op internationaal vervoer, inmiddels is er een strategische oriëntatie bij Vos Logistics om te versterken in (fijn)distributie, warehousing en e-fulfilment in de Benelux. In 2012 is Vos Logistics begonnen in Roemenië en vanaf 2015 is de aansturing en administratie van het internationaal transportbedrijf verplaatst naar dit land. Geïnvesteed wordt er vooral in mensen en middelen (voertuigen, boordcomputer en IT). Voor de toekomst heeft Vos Logistics vier strategische thema's benoemd waarop het bedrijf zal inspelen: 1. digitalisering en data-analytics, 2. veranderende consumentengedrag met effect op supply chains 3. energietransitie en 4. automatisering. Op het gebied van digitalisering wordt veel verwacht van artificial intelligence en predicted planning met als doel het efficiënter maken van de transportstromen. Door voornamelijk e-commerce zullen de transportstromen meer van retail naar de logistieke sector schuiven. Energietransitie en automatisering zullen de wereld sterk doen veranderen. Wegvervoer wordt door elektrificatie en autonoom vervoer veel goedkoper en schoner en daarmee nog concurrerender ten opzichte van de andere modaliteiten.



Factsheet Vos Logistics

- Actief in wegvervoer en warehousing door heel Europa.
- Opgericht in 1944 in Oss
- Hoofdkantoor gevestigd in Oss. Netwerk van 30 eigen vestigingen in heel Europa
- Ca. 2.500 personeelsleden
- 1.250 voertuigen

Vos Logistics is voorstander van gelijke regels in Europa. De eCMR (digitale vrachtbrief) kan bijvoorbeeld nog niet overal worden gebruikt, wat nadelig is voor de sector. Verder kan de inzet van de ecocombi in het grensoverschrijdend vervoer in Europa de sector vooruit helpen. Bijvoorbeeld de 'super-ecocombi', een voertuigcombinatie van 32 meter lang, zou op de weg moeten kunnen verschijnen. Ook de versnippering in Europa moet een halt worden toegevoerd en men moet vaker als één Europa optrekken tegen de invloeden van buitenaf.

Case 5: Gaston Schul – de douane expert bij uitstek

Gaston Schul is bezig met een verandering van 'douanedocumenten-producent' tot full-service, datagedreven dienstverlener op het gebied van douanekennis. Het bedrijf wil niet alleen de douaneformaliteiten organiseren, maar alle taken uit handen nemen van klanten. Daar hoort ook bij het verzorgen van advies en (douane)trainingen bij. Gaston Schul is en wil actief zijn op de belangrijkste logistieke knooppunten van Europa en noemt zichzelf mainport player. Gaston Schul werkt met strategische plannen voor 3 á 4 jaar. Door goed de marktontwikkelingen in de gaten te houden en hier snel te handelen, speelt het bedrijf in op veranderingen in de markt. De zijderoute is zo'n marktontwikkeling waar Gaston Schul op inspeelt. Hoofdzakelijk in Duisburg, maar ook vanuit andere Europese havens. Ook is Gaston Schul bezig het netwerk verder uit te bouwen. Het bedrijf heeft al 18 kantoren op de belangrijkste mainports en gaat samenwerkingen aan met bedrijven in andere regio's binnen Europa. Zo ontstaat een

control tower van waaruit een Europees dekkend netwerk te regisseren is. Het opzetten van nieuwe vestigingen in en buiten de EU is een logische volgende stap. Gaston Schul's speerpunten zijn douanekennis en digitalisering (IT), alsmede het adviseren van klanten. Inclusief een eigen Gaston Schul Academy, waar intern – via de eigen Talent Tool – mensen zich verder ontwikkelen, en extern – vraaggestuurd – klanten getraind worden. Dat is een continue investering. Een mooi voorbeeld waar deze speerpunten samenkomen is de Brexit. Er is fors geïnvesteerd in mensen, kennis en IT, met een one-stop Brexit-shop als resultaat.



GASTON SCHUL
Customs & Trade Control

Factsheet Gaston Schul

- Actief in douane- en overige grensoverschrijdende afhandelingen.
- 175 jaar ervaring
- 18 kantoren in voornamelijk West-Europa
- Ca. 260 douanespecialisten

Rob Ewalds: 'Douane is de meest onderschatte schakel in de keten'

Van beleidsmakers verwacht Gaston Schul een level playing field in Europa. Bijvoorbeeld wanneer het gaat om de interpretatie van de douaneregels. Deze zou volgens het principe van marktwerking gelijk moeten zijn, maar in de praktijk verschilt deze nogal. Zelfs bij controles daarop in Nederland wil dat nogal eens verschillen. Ook moet er meer worden samengewerkt en gezamenlijk worden opgetrokken om de bedreigingen van buitenaf te weerstaan. Men moet zich meer bewust worden van de gevaren en beslissingen nemen op basis van complete kennis.

Hoofdpunten hoofdstuk 4: Beleidsmakers en ondernemers spelen in op transities

- Nederland heeft enkele posities op de LPI moeten inleveren en dat is beleidsmakers niet ontgaan. Het Nederlandse beleid wordt veelzijdiger. Het richt zich niet enkel meer op mainport Rotterdam als *gateway to Europe*, maar zet ook in op een sterk verbonden mainportnetwerk en de ontwikkeling van knooppunten in een grenzeloos netwerk. Momenteel worden keuzes gemaakt op welke beleidsrichtingen wordt ingezet.
- Koplopers in transport en logistiek spelen actief in op de veranderende omstandigheden en passen hun activiteiten, processen en focus aan.

5 Bouwen aan een grenzeloos netwerk

Het economisch zwaartepunt en de logistieke oriëntatie verschuift in Europa naar het oosten door de opkomst van de economieën in Centraal- en Oost-Europa en verschuivingen in de transportstromen van en naar China. De verwachting is dat het transportvolume door handelsoorlogen, de Brexit, de economische stagnatie en de logistieke ontwikkelingen, zal verschuiven. Gezien de verschuiving van doorvoer naar toegevoegde waarde is het achterland belangrijker dan ooit. Om op deze ontwikkelingen in te spelen zal ingezet moeten worden op het koesteren en stimuleren van de maakindustrie en de handel in de regio. Om deze goederen internationaal af te kunnen zetten is een goed ontsloten regionaal netwerk nodig, waarbij de knooppunten zowel onderling als met de buitenwereld zijn verbonden. Nederland moet daarbij inzetten op efficiënte douaneafhandeling, het betrouwbaar en tijdig kunnen afleveren van goederen zowel nationaal als internationaal, kwalitatief hoogwaardige diensten en de mogelijkheid om zendingen te volgen en te traceren. Dat vraagt om verdergaande digitalisatie, voldoende en goed personeel en uitstekende infrastructuur. Om dit slagvaardig te realiseren zal Europa en Nederland in het bijzonder dezelfde weg moeten inslaan als China en het belang van logistiek moeten omarmen. Daarbij helpt het als ondernemers en beleidsmakers samen optrekken.

Verbinden van ondernemerschap en beleid: samen optrekken

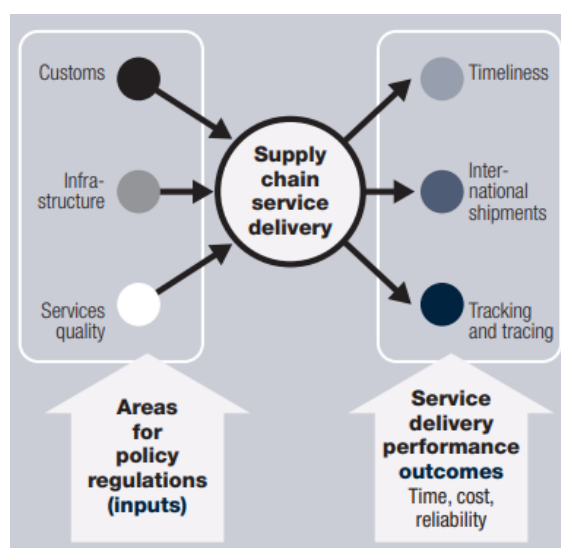
Om de toegevoegde waarde van transport en logistiek aan de Nederlandse economie te verhogen en daarmee de daling van de positie van Nederland op de Logistics Performance Index een halt toe te roepen en zelfs te doen keren, is gezamenlijk optrekken van beleidsmakers en ondernemers noodzakelijk. Aan de ene kant is, om goed te kunnen ondernemen, een eenduidig beleid nodig. Maar aan de andere kant is eenduidig beleid moeilijk te maken zonder input van ondernemers. Hierbij moet ingezet worden op het verbeteren van de infrastructuur, kwaliteit van logistieke diensten, tijdige leveringen, tracking en tracing, douane activiteiten en het gemak van het regelen van concurrerende zendingen, met andere woorden de performance indicatoren van de LPI.

Beter beleid leidt tot betere logistieke prestaties

De LPI is rechtstreeks gebaseerd op de kennis van logistieke professionals over de hele wereld. Maar de prestaties van de logistiek in elke economie hangen af van de interventies en het beleid van de publieke sector. Publieke kenmerken omvatten regulering, infrastructuur, de uitvoering van controles – vooral voor internationale goederen – en de kwaliteit van publiek-private samenwerking en dialoog. Het verleden heeft bewezen dat beter beleid leidt tot betere logistieke prestaties.

Beter beleid leidt tot betere logistieke prestaties

De LPI is rechtstreeks gebaseerd op de kennis van logistieke professionals over de hele wereld. Maar de prestaties van de logistiek in elke economie hangen af van de interventies en het beleid van de publieke sector. Publieke kenmerken omvatten regulering, infrastructuur, de uitvoering van controles – vooral voor internationale goederen – en de kwaliteit van publiek-private samenwerking en dialoog. Het verleden heeft bewezen dat beter beleid leidt tot betere logistieke prestaties.



Bron: Logistics Performance Index

Infrastructuur is hygiëne factor, focus verleggen van pijplijn naar netwerk

Infrastructuur is voor 100% hygiëne factor: zonder dat werkt het niet. Nederland moet blijven investeren in haar achterland voorzieningen, haar mainports en de verbindingen tussen logistieke hubs. Er moet voor worden gewaakt dat de mainports verschalen tot transitohavens. De focus moet liggen op toegevoegde waarde, wat voornamelijk in het achterland ligt. Let op beleidsmakers: koester de Nederlandse maakindustrie.

De mainports zullen de ontwikkelingen nauwgezet moeten blijven volgen, samenwerkingen gaan zoeken buiten de gebaande paden en zo hun grenzeloos netwerk uitbouwen. In het eigen achterland zal moeten worden ingezet op het winnen van marktaandeel in Midden- en Zuid-Duitsland. Gezien het verschuivende zwaartepunt van Europa neemt concurrentie vanuit Duisburg toe als logistieke hotspot en als knooppunt met perfecte verbindingen, middenin een groot industrieel gebied, het Ruhrgebied. Kunst is om Duisburg niet als concurrent te zien, maar als samenwerkingspartner. Let op ondernemers: ga aansluiting zoeken op dat netwerk.

Investeren in personeel en digitalisering

Het tekort aan chauffeurs en warehousepersoneel wordt groter. Door de inzet van buitenlandse werknemers is het tekort in de afgelopen jaren opgevangen. Echter, ook in de landen waar ze vandaan komen stijgen de lonen door de economische groei en blijven ze liever in eigen land. Daarnaast hebben ondernemers ook behoefte aan hoger opgeleid personeel. Dat betreft IT'ers, douanebeambten en juristen. De sector aantrekkelijk maken voor dit soort werknemers is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van beleidsmakers en ondernemers waarbij goede scholing een cruciaal element is. Nederlandse bedrijven moeten blijven investeren in IT, met focus op tracking en tracing, digitalisering en automatisering. Tegelijkertijd moet worden ingezet op omscholing en slimmer werken. Goed personeel en slimme IT hebben direct effect op het verbeteren van de kwaliteit van zendingen en het gemak waarmee concurrerende zendingen te regelen zijn.

Verbeteren douane activiteiten

Het douanelandschap verandert snel door globalisering en digitalisering. Vroeger kon Nederland zich met haar goede douaneactiviteiten onderscheiden van concurrerende landen. Vanwege de digitalisering is het leveren van douaneactiviteiten voor een breder publiek toegankelijk, al ontbreekt er nog altijd uniformiteit. Door voorop te lopen in deze digitaliseringsslag, kennis te koppelen aan de systemen en een dekkend netwerk in Europa op te bouwen kan Nederland haar positie behouden en uitbouwen. Gaston Schul is een goed voorbeeld van een bedrijf dat laat zien hoe het kan.

Inzetten op level playing field

Bedrijven willen een level playing field in Europa. De overheid dient hierop in te zetten. Duidelijke wet- en regelgeving die voor alle landen geldt, is vereist voor een grenzeloos netwerk. Bijvoorbeeld de ecombi is moeilijk grensoverschrijdend inzetbaar en ook de eCMR (digitale vrachtbrief) kan nog niet overal worden gebruikt. Dit zou de kwaliteit van de logistieke diensten zeer ten goede komen.

Aandacht voor toenemende macht China

De macht van China in Europa en specifiek in Nederland neemt toe. Er moet bewustzijn worden gecreëerd bij zowel beleidsmakers als ondernemers dat dit momenteel gaande is. Nederland de grenzen voor Chinese bedrijven sluiten of juist alle beperkingen opheffen? Door dit onderwerp te agenderen worden zaken opgepakt die cruciaal zijn voor de toekomst van de transport- en logistieke sector.

Focus verleggen van sturen op tonnen naar sturen op waarde en volume

Naar verwachting zullen de bulkstromen van fossiele brandstoffen (kolen, aardolie) de komende decennia verder teruglopen, terwijl de groeiemarkten veelal volumegoederen of goederen met een hoge waarde betreffen. Door een ontorechte focus op tonnen, krijgen de groeiemarkten niet de eer die ze verdienen en worden mogelijk verkeerde keuzes gemaakt.

Leer van koplopers

De cases laten zien dat bedrijven posities zijn gaan innemen die in lijn liggen met de drie handelingsperspectieven van de Topcorridors. Samen zijn deze bedrijven toonaangevend in de topcorridor van Rotterdam naar Duisburg.

NeeleVat Logistics is van oudsher sterk verbonden aan de Rotterdamse haven (handelingsperspectief 1), maar begint zich ook steeds meer te richten op de inland knooppunten (handelingsperspectief 2) en het grenzeloos netwerk (handelingsperspectief 3). Klanteisen nemen toe en dat zorgt voor focus op steeds meer toegevoegde waarde diensten. Binnen Nederland willen ze hun klanten met eigen capaciteit bedienen en zodoende 'in control' zijn. Daarbuiten bieden ze oplossingen door een control tower en regie over logistieke processen door gebruik te maken van partners in een steeds groter wordend netwerk. Dat brengt met zich mee dat er toenemende behoefte is aan IT investeringen en IT geschoold personeel. Op weg naar het steeds meer en verder bieden van internationale logistieke oplossingen lopen Nederlandse bedrijven tegen het ongelijke playing field in Europa aan. Harmonisatie van wet- en regelgeving in binnen en buitenland is een aandachtspunt, zowel voor processen, procedures en materiaal.

GVT Group of Logistics is na de koerswijziging van internationale wegvervoerder naar Benelux-netwerker in eerste instantie zich gaan concentreren op de inlandterminal in Tilburg. Vanuit de noodzaak om een eigen dekkend en rendabel Benelux-netwerk te creëren bestaande uit locaties met op- en overslag en cross dock faciliteiten is ook focus gelegd op de van buiten komende aanvoerlijnen over water vanuit Rotterdam. Inmiddels kijkt men niet alleen naar de havens, maar in toenemende mate naar het oosten. In lijn met de ideeën over een grenzeloos netwerk, komen in toenemende mate goederen die eerst via Rotterdam naar hun DC's kwamen nu ook over het spoor vanuit het oosten binnen. Ze hebben hierop ingespeeld door ervoor te zorgen dat treinen vanuit China doorrijden van Duisburg naar Tilburg.

Vos Logistics heeft de switch naar het oosten al jaren geleden ingezet. Zij zijn niet alleen actief in het Nederlandse knooppunten netwerk, maar onderhouden dit soort netwerken door heel Europa. Nunner laat zien dat ook zij hebben ingespeeld op de veranderingen in de markt met spoorvervoer van China naar Helmond dat aansluit op hun dagelijkse groupage lijnen. Tot slot speelt Gaston Schul in op de veranderende markt door het opzetten van een dekkend netwerk in Europa van douane- en andere grensoverschrijdende activiteiten en continue investering in digitalisering.

De koplopers richten hun blik op het grenzeloze netwerk en bouwen daar hun posities verder uit. Dat doen ze ieder vanuit hun eigen strategie. Sommigen met sterke focus op de Nederlandse markt en diepe oriëntatie op de buitenwereld, anderen met het ook daadwerkelijk opzetten en verder uitbouwen van complete dekkende netwerken verdeeld over het volledige Europese landschap. Ze maken hierbij gebruik van combinaties van zelf uitvoeren van logistieke diensten en in regie uitbesteden aan partners in binnen- en buitenland.

Volg de klant en investeer in toegevoegde waarde en netwerk

Net zoals de koplopers moeten andere logistiek dienstverleners en transportondernemers hun strategie heroverwegen en inspelen op de veranderingen in de markt. De meeste bedrijven zijn na de crisis van 2008 wendbaarder geworden: meer flexibiliteit door transporten bij charters neer te leggen en partnerships aan te gaan. Dat komt goed van pas bij de transitie waar ze nu voor staan. Gezien de ontwikkelingen moeten bedrijven dicht bij de klant blijven en investeren in toegevoegde waarde activiteiten en een goed netwerk!

Kom in beweging!

Om de juiste keuzes te kunnen maken zullen bedrijven tijdig de marktverschuivingen moeten signaleren. Ook zullen ze hun organisatie moeten klaar maken voor verandering. Het verleggen van de strategie gaat makkelijker met de juiste (internationale) partner. Maar uiteindelijk moet een bedrijf het wel zelf doen.

1. *Tijdig signaleren*

De markt verandert niet alleen steeds sneller, er vinden ook meer veranderingen tegelijkertijd en vanuit meerdere kanten (integraal) plaats. Hierdoor wordt het speelveld complexer en ondoorzichtiger. Dit heeft zijn weerslag op de houdbaarheid van het business model; die wordt korter. Logistiek dienstverleners en transportondernemers die hun toekomst veilig willen stellen, zullen continu alert moeten zijn op veranderingen in de markt. Het geregeld in gesprek gaan met klanten helpt bij het signaleren van marktveranderingen. Tijdige, relevante en correcte informatie leidt tot het sneller waarnemen van veranderingen in de bedrijfsprestaties. Hiertoe zullen bedrijven – al dan niet met een ICT-partner – hun business intelligence moeten integreren in de bedrijfsvoering.

Regionale verschillen en verschillen per deelmarkt

De omvang van de veranderende transportstromen verschilt sterk per regio en deelmarkt. Sommige transport- en logistieke bedrijven geven aan niets te merken van een verandering, terwijl andere bedrijven volop in verandering zitten. Dat heeft enerzijds met de dynamiek in een regio te maken: in Noord-Nederland is de sector anders dan in de Randstad of in Zuid-Nederland. Anderzijds heeft het met de verschillen in deelmarkten te maken. Sommige deelmarkten zijn conjunctuurgevoelig, hebben een grote automatiseringsgraad of zijn direct bij de energietransitie betrokken. Bijvoorbeeld tank- en silovervoer en de afvalvervoerders voelen al sterk de effecten van verduurzaming. Vervoer met kiepers die vooral actief zijn in de bouw wordt bij een economische crisis snel geraakt, terwijl vervoer van voedingsmiddelen nauwelijks conjunctuurgevoelig is. Het ferrytransport zal op haar beurt grote effecten ondervinden van de Brexit en het zeecontainervervoer juist van het Belt Road Initiative.

De verschillen blijven niet alleen beperkt tot de regionale markt of de deelmarkt. Ook is de scheiding tussen Europese Distributie Centra's en warehouses voor het MKB duidelijker geworden. Waar de keuze voor vestigingslocatie voor EDC's nog wel eens ongunstig voor Nederland uitpakt, blijft Nederland zeer aantrekkelijk voor bedrijven die zich richten op Benelux-distributie.

2. *Organisatie klaar maken voor verandering*

Voordat een bedrijf kan inspelen op de veranderende marktomstandigheden, moet het klaar zijn voor verandering. Aanpassing van het businessmodel komt makkelijker van de grond als een onderneming een goede stabiele basis heeft. Zaak is om de bedrijfsvoering op orde te hebben; duidelijke processen en goede ICT ondersteuning. Daarbij is investeren en het opzetten van nieuwe activiteiten vanuit een bedrijf met een gezonde financiële basis zowel intern (bij de mensen) als extern (bij een bank) eenvoudiger te verkopen.

Voor bedrijven uit andere branches is het misschien wel op te brengen, maar in de transport- en logistieke sector kennen veel bedrijven grote investeringslasten, zoals warehouses, transportmiddelen en kantoren. Hierdoor is snel reageren op marktontwikkelingen veel moeilijker realiseerbaar. Voordat bedrijven kunnen veranderen, zullen ze eerst moeten flexibiliseren. Non-assets based bedrijven hebben een groter aanpassingsvermogen.

Naast een stabiele basis en flexibiliteit is de juiste mindset een derde vereiste voor een bedrijf om in te spelen op de veranderende markt. Het gehele bedrijf zal open moeten staan voor verandering. De 'oude' visie over de bestaande bedrijfsstructuren moet opzij gezet kunnen worden en plaats maken voor ideeën over verandering en innovatie. Dit alles begint met passie bij de ondernemer, die door zijn enthousiasme de rest van de organisatie in beweging zet.

3. *Ontwikkelingen vertalen naar kansen en strategie kiezen*

Bedrijven moeten tijdig inspelen op kansen die zich in de markt voordoen. Die kansen liggen niet zomaar voor het oprapen. Een ondernemer zal zelf een vertaling moeten maken van de ontwikkelingen die hij waarneemt, naar de gevolgen van die ontwikkelingen voor zijn bedrijf. Houd bijvoorbeeld rekening met stabilisatie van containerstromen vanuit de mainports en leg focus op continentale lading. Of oriënteer

op Europese Distributie Centra en volg de klanten. De zijderoute vormt daarbij niet alleen een bedreiging. Door de Zijderoute wordt Oost-Europa beter ontsloten, wat tot kansen kan leiden voor Nederlandse exporterende bedrijven. Oost-Europese producten kunnen per trein naar Nederland komen en vandaar verder worden vervoerd en ook zorgen betere spoorverbindingen voor een groter achterland van de Rotterdamse haven.

Bedrijven moeten zoeken naar toegevoegde waarde voor klanten. Klanten eisen steeds meer; de dienstverlening moet sneller en goedkoper. Onderscheid door enkel een strategie van operational excellence (cost leadership) is nauwelijks nog mogelijk. Onderscheidend vermogen moet komen door klantbinding (customer intimacy) of kwalitatief hoogwaardige diensten (product leadership).

Inzetten op nieuwe markten valt of staat met de juiste voorbereiding. Zeker in een moeilijke markt is dit essentieel. Een dienst opzetten die niet aansluit bij de huidige dienstverlening, heeft weinig zin. Maar zonder draagvlak onder het personeel is succes niet mogelijk. Er zal dus energie moeten worden gestoken in het vergroten van dat draagvlak. Tijdens de voorbereiding zal een planning moeten worden gemaakt en een schatting van de benodigde middelen.

4. Partners zoeken

Door het toenemende belang van Oost-Europa en de groei van continentale ladingstromen is het hebben van de juiste partner belangrijker dan ooit. Logistiek dienstverleners zullen actief op zoek moeten naar partners buiten hun vertrouwde omgeving.

Tijdig anticiperen op veranderingen in de markt bij Van der Valk Transport

Van der Valk Transport is een transportonderneming die ook expressdiensten, TSR-vervoer en luchtvrachtleveringen aanbiedt en gevestigd is in Amsterdam. Van der Valk ziet de transportstromen veranderen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen in de markt en speelt er op in. De afgelopen periode is het luchtvrachtvolume teruggelopen, wat voor Van der Valk Transport de aanleiding vormde om te zoeken naar de oorzaak. Het bedrijf is daartoe in gesprek gegaan met klanten. En wat bleek: klanten vragen minder vaak transporten vanaf Schiphol, terwijl de vraag naar transporten vanuit andere (Oost-)Europese luchthavens juist sterk is toegenomen. Dat is de reden dat Van der Valk Transport begin 2019 op zoek is gegaan naar goede Europese partners, zodat het bedrijf die transporten vanuit andere Europese luchthavens onder regie kan (laten) uitvoeren. En met succes: elke maand laat deze divisie hoge groeicijfers zien.

5. Toon lef en blijf doorzetten om doel te realiseren

Veel goede ideeën stranden in schoonheid. Bij vrijwel elke ingevoerde verandering loopt men tegen tegenslagen aan. Zaak is om niet bij de eerste weerstand te stoppen. Het tonen van lef en het hebben van doorzettingsvermogen is een vereiste. Ook het maken van een goed (implementatie)plan, waarin de doelstelling, activiteiten, taakverdeling, budgettering, tijdsplanning en risicoanalyse staan beschreven, is erg belangrijk.

Bewustzijn en urgentie: bedrijven kunnen niet achterover leunen. Er moet NU iets gebeuren!

Ook verladers moeten focus verleggen

Veel Nederlandse verladers denken nog teveel in traditionele patronen en routes, waardoor de export te eenzijdig op West-Europa gericht is. Door de afnemende potentiële groei in het directe achterland vanwege vergrijzing, de grotere groei buiten West-Europa, de circulaire- en leen/deeleconomie, de beperkingen van de infrastructurele capaciteit en technologische ontwikkelingen is het belangrijk dat Nederlandse verladers op zoek gaan naar nieuwe kansen. Deze kansen liggen zowel buiten West-Europa als binnen dit gebied. Het verbeteren van de balans tussen de logistieke stromen, bijvoorbeeld door meer import vanuit het achterland, leidt door tweerichtingsverkeer tot efficiëntere benutting van de infra en

de logistieke capaciteit. Nederland zal hiervoor moeten gaan bouwen aan een grenzeloos netwerk. Voor handel buiten West-Europa kan Nederland leren van de buurlanden die hogere groeicijfers laten zien, maar ook van vooroplopende sectoren in eigen land, zoals de agrarische sector.

Ter afsluiting

De veranderingen die op de transport- en logistieke sector afkomen, vormen een collectieve uitdaging, die individuele kansen biedt. Die kansen laten zich niet door grenzen en structuren tegenhouden. Bedrijven zouden er goed aan doen hun business model verder te ontwikkelen door steeds meer focus op toegevoegde waarde diensten te leggen. Men moet hiervoor blijven investeren in IT en de kwaliteit van personeel en diensten. Schaalgrootte is essentieel en goede infrastructuur is voorwaarde. Zaak is voor Nederlandse ondernemers én beleidsmakers om in te spelen op die kansen en samen te bouwen aan een grenzeloos netwerk en zodoende Nederland terug te brengen aan kop in de logistieke wereld!

ONDERZOEKSVERANTWOORDING

Het onderzoek is gebaseerd op deskresearch en interviews en is verricht door Panteia.

Interviews

De volgende personen hebben aan het onderzoek meegewerkt via een interview:

E. Cootjans	Nunner Logistics
R. Ewalds	Gaston Schul
S. Ruiten	Van der Valk Transport
C. Vat	Neele-Vat Logistics
F. Verhoeven	Vos Logistics
W. Versteijnen	GVT Group of Logistics

Ronde Tafel Bijeenkomst

De volgende personen hebben aan het onderzoek meegewerkt via een ronde tafel bijeenkomst

L. Bas	Bas Transport	I. Katalanc	TVM verzekeringen
A. Berndsen	Bouwvervoer	E. van Keulen	Van Keulen Transport
B. Boom	Boom Transport	R. Kleinsmit	Portena Logistiek
A. van den Brink	Transportbedrijf St. vd Brink	W.L. Nienhuis	Boerman Transport
Q. van Dobben	Transportcentrale R'dam Freight Forwarding	A. Pultrum	Pultrum Rijssen
V. Doeleman	Doeleman Logistiek	J. van Schijndel	Van Schijndel Transport
E.J. van Duijn	Van Duijn en Zn. Transport	M. Vredeveld	Vredeveld Hoogersmilde
P. Gerrits	H.M. Gerrits Transportbedrijf	H. Woltinge	TVM verzekeringen

Begeleidingsgroep

C. van Eijck	Transport en Logistiek Nederland
R. Bulder	Transport en Logistiek Nederland
M.C. Bode	ING
T. van Noort	TVM verzekeringen
R. Kuipers	TVM verzekeringen

Geraadpleegde publicaties

- Decisio, *Economisch belang van de mainport Schiphol; analyse van directe en indirecte economische relaties* (2015)
- Erasmus UPT, *Het Rotterdam effect; de impact van mainport Rotterdam op de Nederlandse economie* (2018)
- ING, *Wat Nederland kan leren van buurlanden: naar een toekomstgericht exportmodel* (2015)
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, *Goederenvervoeragenda; agenda voor een robuust, efficiënt en duurzaam transportsysteem* (2019)
- Panteia, AT Osborne & Defacto, *Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost; handelingsperspectieven* (2019)
- Prologis, *Europe's most desirable logistics locations* (2017)

Websites

- hollandinternationaldistributioncouncil
- portofrotterdam
- schiphol
- volkskrant
- opendata.cbs.nl/statline
- logistiek
- nieuwsbladtransport
- luchtvaartnieuws
- acn
- eurostat

ING 




TVM
VERZEKERINGEN 

Meer informatie

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:

ING


M.C. Bode

 06 54227730

 machiel.bode@ing.nl

TVM verzekeringen


T. van Noort

 06 42457493

 t.vannoort@tvm.nl

Transport en Logistiek Nederland


R. Bulder

 06 40608856

 rbulder@tln.nl


Panteia

M.R.J. Kindt

 079 3222415

 m.kindt@panteia.nl

S.J. van der Meulen

 079 3222351

 s.van.der.meulen@panteia.nl