

ZEELAND GEEN IDEALE LOCATIE VOOR DISTRIBUTIECENTRA?



ZEELAND **BUSINESS**[®]

Zakenmagazine voor provincie Zeeland, 22e jaargang

Nieuwsgierig naar de afloop van dit artikel? Vraag dan deze uitgave aan op:
zeelandbusiness@bpzw.nl

"De kans dat grote distributiecentra zich hier gaan vestigen, is uitermate klein", voorspelt **Johan Korsmit, directeur DHL Supply Chain Services Belgium**. "Leveranciers willen zo dicht mogelijk bij de afnemers en dus zover mogelijk in de supply chain distribueren. De grote afnemers bevinden zich vooral verder Europa in. De grote centra concentreren zich momenteel op de lijn Roosendaal, Breda, Tilburg, Eindhoven. Ook de groeiende fileproblematiek in de Randstad zal uiteindelijk tot een verschuiving landinwaarts leiden", zo voorspelt hij.

"Ik ben minder pessimistisch gestemd als het gaat om vestigingscondities voor Zeeland," reageert **Jacques Derksen, accountmanager EVO Zuid-Nederland**. "Knelpunt is het gebrek aan arbeidskrachten, zowel aan chauffeurs als logistiek medewerkers (heftruckchauffeurs, magazijnmedewerkers, etc.) Hoogopgeleiden zijn minder schaars, maar ook dat kan snel veranderen."

"Binnen Hogeschool Zeeland is de opleiding Internationale Logistiek een kleine sector, maar zeker een opleiding met groeiperspectief", vult **docent en programmacoördinator Ted van Rooij van Maritiem Instituut De Ruyter** aan. "Ook werken wij nu al in internationale samenwerkingsverbanden met een opleiding in Duitsland en China, waardoor Zeeland als opleidingsregio scoort."

Infrastructuur in Zeeland duur?

Clement van Damme, directeur/eigenaar van Sneldienst Terneuzen bv, vindt met name de toltunnel een kostenverhogende factor voor de Zeeuwse ondernemer, en nog eens extra voor Zeeuws-Vlaamse bedrijven. "De kosten van deze infrastructuur worden verhaald op de bedrijven en bewoners van Zeeland. Ik vind het vreemd dat wij nu tol betalen, terwijl grote projecten in de Randstad tolvrij zijn. Ook het winstoommerk van de tunnel is in feite niet terecht. Die winst wordt gebruikt voor de tunnel bij Sluiskil, die wij dus grotendeels zelf gaan betalen."

Jacques: "Op zich ben ik niet tegen de tolheffing, iedereen is blij met de Wes-

terscheldetunnel en op deze manier is het ook te financieren. De tolheffing is voor iedereen gelijk, of je nu uit België komt of uit Middelburg. Blijft feit dat het zeker een hoog bedrag is voor bedrijven. Als grootverbruiker betaal je met een T-Tag evenveel als iemand die incidenteel gebruik maakt van de tunnel. Een gestaffeld tariefsysteem is o.i. meer op zijn plaats o.a. om te concurreren met de Liefkenshoektunnel. Inmiddels ontstaat er een nieuwe situatie met de Belgische aankondiging van een wegvignet. Dit zou vooral voor de ondernemers in Zeeuws-Vlaanderen een extra financieel nadeel betekenen. EVO pleit dan ook een volledige compensatie voor bedrijven uit Zeeuws Vlaanderen!"

Imagoprobleem en personeelstekort

Ted: "Feitelijk brengen logistieke activiteiten per m2 relatief weinig werkgelegenheid, maar er is in Zeeland geen ruimtegebrek, dus daar zou de kans moeten liggen."

Johan: "In de distributiecentra en warehouses rond Venlo, Eindhoven, Tilburg of Rotterdam, zijn juist veel mensen nodig. Rond deze steden zitten veel van onze vestigingen o.a. vanwege het grote aanbod van arbeidskrachten. Er zijn in deze regio ook contacten met sociale werkplaatsen en reïntegratiebedrijven. Ik vraag mij af of dit aanbod hier in Zeeland po-

tentieel aanwezig is."

Ted: "De instroom van studenten is kleiner dan de vraag naar afgestudeerden. Ook het imago van transport en logistiek is niet positief. Middelbare scholieren weten vaak niet wat logistiek inhoudt. Landelijk is er structureel te weinig instroom, zowel op MBO en HBO niveau, als op deeltijdopleidingen. We zijn dit jaar gestart met ca. 20 eerstejaars studenten en voor hen verwachten wij in Zeeland goede toekomstmogelijkheden".

Jacques: "Magazijn en heftruckchauffeurs, daar is behoefte aan. EVO is gestart met het project RETURN. Mensen, die buiten het arbeidsproces zijn komen te staan, weer aan een baan te helpen. En dat lukt redelijk; 50 tot 80% van de deelnemers komt aan het werk. Wij testen ze en leiden ze op. Dit kan door een gecombineerde opleiding van 3 maanden met werkervaringsplaatsen".

Clement: "Ook laaggeschoolden zijn er in Zeeland voldoende, deze wachten o.a. op werk in de kassen. Wel zijn werkervaringsplaatsen hard nodig. Via een integratiebedrijf uit Middelburg moeten ca. 400 laaggeschoolden, vooral drop-outs uit het beroepsonderwijs, geplaatst worden."

Johan: "In België is het probleem van tekort aan personeel iets minder ex-

Vervolg op pagina 9...

Profiel :

Clement van Damme is directeur/eigenaar van Sneldienst Terneuzen BV, gevestigd in Terneuzen. Bedrijfsactiviteit is direct transport (koeriersdienst) tot 3.000 kg door Europa. Daarnaast exploiteert Van Damme enkele bedrijfspanden in Terneuzen en Goes.

Jacques Derksen is accountmanager EVO, Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport. EVO is actief in lobbyen, informatie en dienstverlening, bedrijfsadviesing en opleidingen. 70% van alle goederen is afkomstig van 30.000 EVO-leden actief in de handel, industrie, nijverheid, land- en tuinbouw.

Ir. Ted van Rooij is docent logistiek op Maritiem Instituut De Ruyter, HBO opleiding bachelor of international logistics. Naast het lesgeven is Ted verantwoordelijk voor de inhoud van het onderwijsprogramma van deze logistieke HBO-opleiding aan de Vlissingse Boulevard.

Johan Korsmit, directeur Supply Chain Services DHL Belgium, gevestigd te Mechelen, is verantwoordelijk voor inkoop onroerend goed, faciliteiten, douane, kwaliteitszorg. DHL Exel Supply Chain faciliteert transport, opslag en distributie en is daarin marktleider.

...vervolg van pagina 7.

treem dan in Nederland. Personeelstekort is vooral regio gebonden, zoals Antwerpen. Het verschil zit er ook in dat medewerkers vrijwel altijd voor onbepaalde tijd aangenomen worden. Dat heeft een heel andere bedrijfsvoering tot gevolg."

Brede logistieke kansen

Ted: "Ik denk dat de brede logistiek

diar worden dan weer ZZP-ers ingehuurd, of specialisten op het gebied van geconditioneerd of gekoeld vervoer. Het simpele vervoer van A naar B wordt steeds minder aangeboden.

Clement: "Het klopt dat reguliere transportbedrijven het steeds moeilijker krijgen. Voor ons als gespecialiseerd koeriersbedrijf is er zeker nog een markt, als wij zelfstandig kunnen voortbestaan en niet te groot worden.

maar dit is niet ideaal vanwege de infrastructuur. In Nederland ligt dit optimale distributiepunt nu rond Eindhoven. In België is dit geconcentreerd tussen Antwerpen en Brussel."

Dus Vlissingen heeft geen gunstige ligging als aanlandingshaven?

Johan: "Logistieke dienstverlening in de vorm van het assembleren van goederen of verpakken, vraagt om een



echt kansen biedt voor Zeeland. De transportsector heeft uiteraard te duchten van Oost-Europa, alleen al

Voor een zending die voor onze klant van cruciaal belang is, is een hoge mate van zekerheid gewenst. Dit is precies

continu stroom in aanbod, die feitelijk alleen van grote klanten kan komen. Daarnaast wil een grote klant zo dicht

Z E E L A N D

BUSINESS®

Zakenmagazine voor provincie Zeeland, 22e jaargang

Nieuwsgierig naar de afloop van dit artikel? Vraag dan deze uitgave aan op:
zeelandbusiness@bpzw.nl