

Het daagt in het oosten!

Logistiek-economische structuurveranderingen en de impact op Overijssel

Bart Kuipers

Erasmus Universiteit Rotterdam, 10 oktober 2016

INLEIDING: LOGISTIEKE HOTSPOTS IN OVERIJSSSEL

Dit voorjaar is de ‘Logistieke kaart van Nederland 2016’ gepresenteerd (figuur 1). Het tijdschrift *Logistiek* peilt onder een panel van logistieke experts wat de nieuwe logistieke hotspots in ons land zijn, uitgaande van de beschikbaarheid van vastgoed, infrastructuur, bereikbaarheid, overheidsbeleid en beschikbaarheid en inzetbaarheid van personeel. Deze lijst is een barometer van het imago van verschillende regio’s in ons land bij de logistieke sector. De regio Twente, met de steden Almelo, Hengelo en Enschede en de regio Zwolle—recentelijk samen met Kampen en Meppel in één logistieke regio opgegaan—zijn de laatste jaren traditioneel vertegenwoordigd als logistieke hotspots op de kaart; soms op plaats tien—zoals in 2016 voor Twente—, maar in ieder geval binnen de top 20; zo staat de regio Zwolle-Kampen-Meppel op plaats vijftien. De provincie Overijssel heeft daarmee twee logistieke locaties die in de afgelopen twee decennia in de hoofden van de logistieke beslissers in ons land zijn verankerd. Het is opmerkelijk dat logistieke hotspot Twente de Rotterdamse haven (Maasvlakte I+II) en Rotterdam-Nieuw Reijerswaard achter zich laat, die respectievelijk op de posities twaalf en dertien staan. De Overijsselse logistieke hotspots timmeren aan de weg; denk aan de ‘Port of Zwolle’ waarin de binnenhavens van Kampen, Meppel en Zwolle samenwerken, met de aanwezigheid van onder meer het nieuwe, geautomatiseerde distributiecentrum van Wehkamp en de omvangrijke vestiging van Scania in Zwolle. En denk aan ‘Port of Twente’ met de Containerterminal Twente en met de aanwezige high-tech maakindustrie in Twente. Naast deze logistieke hotspots zijn er meer economische hotspots in Overijssel, zoals de Universiteit Twente, met onder andere nanotechnologische kennis en een belangrijk science park, en het Polymer Science Park in Zwolle.

In de logistiek maakt men doorgaans een onderscheid in logistieke dienstverlening als zelfstandige activiteit en in logistieke dienstverlening ten behoeve van de regionale industrie, groot- en detailhandel. Logistiek als zelfstandige sector is in de afgelopen decennia in ons land ingevuld door de ‘mainportstrategie’ gebaseerd op de Rotterdamse haven en luchthaven Schiphol en op de gerelateerde ontwikkeling van Nederland als Distributieland met als zwaartepunten de verschillende logistieke zones met Europese distributiecentra—zie bijvoorbeeld de logistieke hotspots in de provincie Noord-Brabant in figuur 1. In Overijssel is geen sprake van een grote vraag naar luchtvaart als percentage van het regionaal product (SEO

et al, 2006) maar er is wel een duidelijke logistieke relatie met de Rotterdamse haven door de binnenvaartcontainerterminals in Kampen en Hengelo—een duidelijk voorbeeld van het aansluiten van Overijssel op de Randstad (Benschop, 2016)—en door de aanwezigheid van diverse distributiecentra. Deze relatie met de Rotterdamse haven heeft drie belangrijke achtergronden: (a) doorvoer-, (b) wederuitvoer- en (c) import-/exportstromen.

Figuur 1: Overijssel kent twee logistieke hotspots: Zwolle-Kampen-Meppel en Twente op basis van de Logistieke kaart van Nederland



Bron: Logistiek.nl

Doorvoer: TEN-T corridors

Ten eerste wordt de Overijsselse infrastructuur gebruikt voor de doorvoer van en naar de Rotterdamse haven vanuit Noord-Duitsland, Polen en de Baltische staten: TEN-T corridor 2 (figuur 2). Bij deze doorvoer gaat het vooral om spoorverbindingen en containers. Doorvoer is geen erg interessante activiteit omdat per euro doorvoervolume maar een zeer gering percentage toegevoegde waarde in de regio—en ook in Nederland—wordt gerealiseerd, slechts enkele centen. De toegevoegde waarde vindt vooral plaats in de bestemmingen van de doorgevoerde goederen—de industriële verwerking van halffabricaten bijvoorbeeld—of in de oorsprong van deze stromen, veelal Azië. Het strategisch belang van doorvoer op de Oost-westcorridor is dat de aanwezige terminalinfrastructuur mede kan worden gebruikt om goederen vanuit de regio aan ‘doorgaande’ treinen toe te voegen of om deze goederen eventueel tijdelijk op te slaan. De grote nadelen van deze doorvoerstroombaan zijn geluid- en andere negatieve milieueffecten. Wel is deze doorvoerinfrastructuur in Overijssel een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor de tweede logistieke activiteit gerelateerd aan de Rotterdamse haven: wederuitvoer.

Figuur 2: Oost-westcorridor



Bron: Ecorys (2016)

Wederuitvoer: Noord-Overijssel is een logistieke hotspot

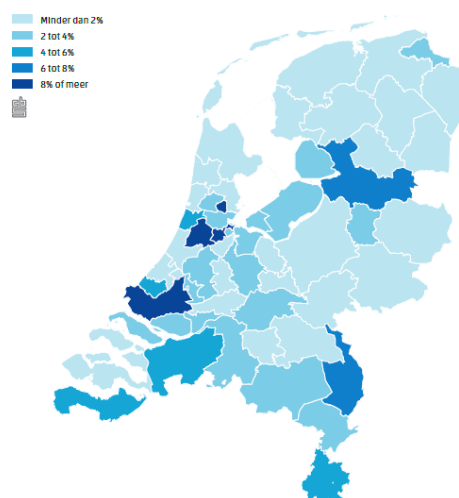
De tweede relatie van Overijssel met de Rotterdamse haven en met Schiphol heeft te maken met de wederuitvoer. Wederuitvoer is een economische activiteit waarbij voornamelijk in Azië geproduceerde goederen naar de Rotterdamse haven worden vervoerd—doorgaans in een container—, of ook via de lucht naar Schiphol worden vervoerd, vervolgens vanuit de haven naar een distributiecentrum (DC) in Nederland worden getransporteerd en dan weer worden uitgevoerd naar een land in Europa of bijvoorbeeld naar Noord-Afrika of andere regio's in de periferie van Europa. Dit distributiecentrum is de centrale asset bij wederuitvoer. In het centrum is sprake van diverse functies, zoals het inklaren van lading, het opslaan van de lading, het logistiek plannen, het voorbereiden van marktintroducties, het verrichten van lichte productiehandelingen aan een product zoals het klantspecifiek maken van een product—bijvoorbeeld een uit Zuid-Korea ingevoerde auto uitrusten met een bepaalde muziekinstallatie—of het conditioneren van een product: het uithangen van kleding bijvoorbeeld. Doorgaans worden deze handelingen aangeduid met termen als 'postponed manufacturing' of 'value added logistics'.

Nederland behoort samen met België, Singapore en Hongkong tot de landen in de wereld die zich hebben gespecialiseerd in wederuitvoer, mede gebaseerd op de kwaliteit van de zeehavens. De omvang van de wederuitvoer in ons land is in waarde van de vervoerde goederen gemeten 42 procent van de totale uitvoer van goederen. Het gaat om een wederuitvoer van 180 miljard euro versus 247 miljard euro uitvoer van typisch Nederlands product—denk aan producten als Grolsch bier of aan de machines van ASML— in 2015 (CBS, 2016). Het grote verschil in beide stromen is de toegevoegde waarde: met wederuitvoer wordt maar ongeveer 7-10 cent per eurocent toegevoegde waarde gerealiseerd, terwijl dat in de Nederlandse uitvoer varieert tussen 59-66 eurocent (Kuipers & Vanelslander, 2015). Door de grote omvang van wederuitvoer is de totale toegevoegdewaarde-creatie in ons land toch zeer omvangrijk: een kleine 20 miljard euro. Belangrijk is ook het feit dat de wederuitvoer een banenmotor is; vooral aan de onderkant van de arbeidsmarkt

hangt een breed scala van logistieke functies samen met wederuitvoer—denk aan transport, aan het plannen van logistieke operaties of het werken in een distributiecentrum. Typische wederuitvoerregio's in ons land zijn de logistieke hotspots waar in de inleiding reeds op werd gewezen: Venlo, West-Noord-Brabant en overige locaties vooral in Noord-Brabant (figuur 1).

Opvallend is dat Noord-Overijssel een relatief sterke rol als wederuitvoerregio speelt wanneer niet naar het imago als logistieke hotspot maar naar de werkelijk gerealiseerde toegevoegde waarde wordt gekeken (figuur 3): 6-8 procent van de totale toegevoegde waarde van de regio hangt samen met wederuitvoer. Dit is een percentage dat overigens niet duidelijk aan één sector valt toe te rekenen—de sectoren groothandel en goederenvervoer/logistiek zijn de meest belangrijke. In absolute zin is Twente overigens, uitgedrukt in toegevoegde waarde van de groothandel, meer belangrijk dan Noord-Overijssel (tabel 1). Het CBS (2015:25) geeft aan dat deze sterke positie van Noord-Overijssel vooral komt door een hoge wederuitvoer in de farmaceutische sector—hoogwaardige goederen die voor een belangrijk deel via de lucht worden vervoerd en over de weg, en niet zozeer met diepzeecontainers. In het onderzoek van Raspe et al (2012) naar de positie van topsectoren in ons land blijkt dat de logistieke werkgelegenheid in de topsector logistiek vooral in Noord-Overijssel omvangrijk is—8,7 duizend banen—en de 7,7 duizend logistieke banen van Twente zelfs overtreft.

Figuur 3: Noord Overijssel als logistieke hotspot: aandeel van de toegevoegde waarde uit wederuitvoer in de totale toegevoegde waarde van de regio, 2013



Bron: CBS (2015)

Tabel 1: Toegevoegde waarde groothandel Overijssel, 2008-2014 (bruto toegevoegde waarde in lopende prijzen, miljoenen euro)

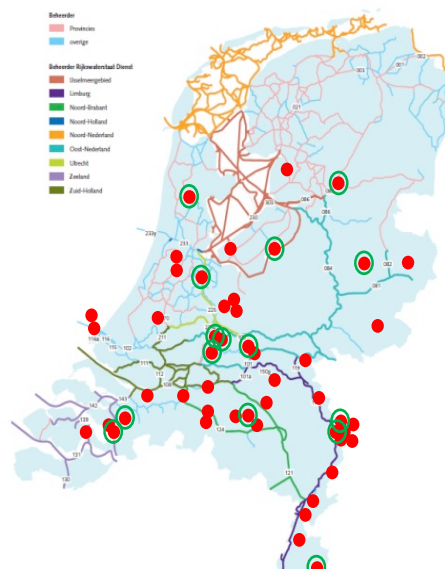
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Noord-Overijssel	856	764	684	778	785	792	813
Zuidwest-Overijssel	322	277	262	272	275	276	282
Twente	1520	1308	1262	1336	1348	1356	1387

Bron: MKB-monitor Provincie Overijssel

Deze wederuitvoer vindt vooral plaats in logistiek vastgoed; distributiecentra—de bekende ‘dozen in het landschap’. Zwolle en Twente zijn binnen Overijssel de sterke locaties voor logistiek vastgoed. Overijssel bezit zo’n 5% van het logistieke vastgoed binnen Nederland en laat een in de periode 2004-12 een toename van dit vastgoed zien van ongeveer 27% gemeten in vierkante meters distributieruimte (BCI, 2015). Dit is een toename met een kwart, maar blijft achter bij het nationale groeipercentage van 36% in deze periode; het aandeel van Overijssel neemt daarmee binnen Nederland zelfs af ondanks de sterke toename van het logistieke vastgoed. Omdat de groothandel de dominante sector achter de wederuitvoer is, is dit een verklaring voor de observatie dat sprake is van een sterke groei van de handel in de provincie in de afgelopen jaren, eerder gegeven door Benschop (2016:30).

Uit een analyse van de vestigingen van omvangrijke distributiecentra in de periode 2014-2015 (figuur 4) blijkt dat de meeste van deze centra zich aan of nabij een vaarweg vestigen. De mogelijkheid om containers via de binnenvaart te kunnen ontvangen is een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor DC’s. Uit deze analyse blijkt ook dat distributiecentra fors groter worden—de zogenaamde XXL-warehouses. Deze XXL-warehouses zijn primair gericht op e-commerce en niet op wederuitvoer, maar vestigen zich wel nabij concentraties van wederuitvoer-DC’s voor snelle belevering. Uit figuur 4 blijkt het geringe aantal omvangrijke DC’s dat zich in deze periode in Overijssel heeft gevestigd: Brabant en Limburg zijn duidelijk meer in trek.

Figuur 4: Investeringen in distributiecentra in Nederland: juni 2014-juni 2015.



Bron: Hoekstra (2015)

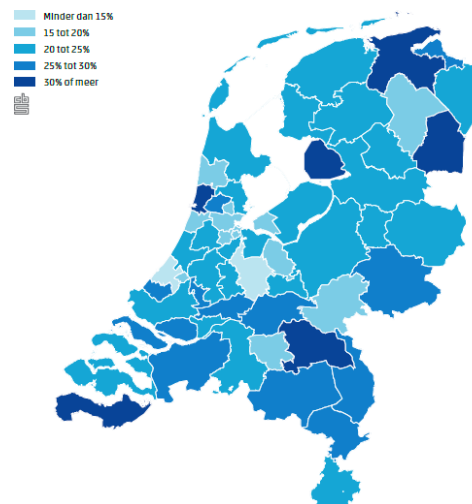
N.B. Rode bol: investering in DC, groene ring: specifiek e-commerce DC.

Invoer en uitvoer

Naast doorvoer en wederuitvoer zijn invoer- en uitvoerstromen van en naar overzeese bestemmingen een belangrijke relatie tussen Overijssel en de beide mainports. De exportgerichtheid van de drie regio’s in Overijssel is vergelijkbaar met het (hoge) Nederlandse gemiddelde: in Nederland wordt een aandeel van

22,8% in de totale toegevoegde waarde door de export gerealiseerd. In Noord-Overijssel wordt met de export van goederen een aandeel van de regionale toegevoegde waarde van 20,4% gerealiseerd, in Zuidwest-Overijssel 21,8% en in Twente 24,8%—dit laatste aandeel ligt daarmee beduidend boven het landelijk gemiddelde. De export van diensten in Overijssel ligt met ruim 9% onder het landelijk gemiddelde van 11,8% als aandeel van de toegevoegde waarde.

Figuur 5: Aandeel van de toegevoegde waarde uit export van goederen in de totale toegevoegde waarde van de regio, 2013



Bron: CBS (2015)

Delen van Overijssel kennen een sterke exportgerichtheid. Uiteraard is Duitsland de belangrijkste exportpartner, verantwoordelijk voor een kwart van de export, maar ook landen als Italië, de VS en UK zijn belangrijke handelspartners die via de Rotterdamse haven worden bediend en die ook verantwoordelijk zijn voor significante importvolumes. China is een marginale bestemming voor de export, maar levert wel een beperkt volume importgoederen aan Overijssel. In waarde bezien bestaat de helft van de Overijsselse export uit industrieproducten en is de groothandel verantwoordelijk voor ruim een kwart van de export—de al eerder aangestipte belangrijke rol van de wederuitvoer voor Overijssel—; samen zijn deze twee sectoren verantwoordelijk voor bijna 80% van de waarde van de exportgoederen. Chemicaliën zijn de belangrijkste goederen die geëxporteerd worden, gevolgd door machines en transportmaterieel, minerale brandstoffen en voedingsproducten (CBS, 2013).

Wat betreft de structuur van de economie stelt Benschop (2016) terecht dat de economie van Overijssel steeds meer op Nederland gaat lijken. Maar nog steeds kent Overijssel een oververtegenwoordiging in de industrie—met name de chemie en de high-tech maakindustrie zijn belangrijke topsectoren in Overijssel en zijn geconcentreerd in Twente en Noord-Overijssel. De high-tech maakindustrie is een sector die bestaat uit bedrijven waar computers, elektronische en optische apparatuur, elektrische apparatuur, overige machines en apparaten en auto's en toebehoren voor auto's worden vervaardigd (Raspe et al, 2012). Deze regionale

sectorstructuur van enerzijds high-tech en chemie en anderzijds groothandel en wederuitvoer betekent een logistieke vraag naar zowel containertransport als bulk.

Verkeersbeeld goederenvervoer Overijssel

Met de doorvoer, wederuitvoer en import/exportstromen is een belangrijk deel van het goederenvervoer in Overijssel beschreven, maar daarnaast gaat het om het binnenlandse vervoer—een industriële toelevering tussen Twente en Noord-Groningen bijvoorbeeld—en de stedelijke beleving: de detailhandel en de beleving van kantoren, een omvangrijk segment waarbij vooral de bestelauto een rol speelt en waar de nieuwe trend natuurlijk e-commerce is.

In de stadsdistributie tekenen zich twee ontwikkelingen af. Ten eerste het toenemende gebruik van elektrische vrachtauto's voor de beleving van detailhandel—Heineken is in ons land een actieve gebruiker van elektrische vrachtauto's voor de stedelijke beleving—en ten tweede het ontstaan van consolidatiepunten van op internet bestelde goederen, denk aan afhaalpunten van goederen van Bol.com bij Albert Heijn, aan de kluisjes die diverse logistieke dienstverleners op stations en andere knooppunten neerzetten—Amazon in de nabije toekomst bij Shell stations—maar ook aan buurtinitiatieven, waarbij op straatniveau afspraken worden gemaakt voor adressen waar pakketjes worden opgehaald. In het eerste kwartaal van dit jaar werd gemiddeld 4,6% van de online bestellingen direct naar een afhaalpunt gestuurd: een toename met de helft ten opzichte van het jaar daarvoor. Op dit moment hebben de vijf grote logistieke aanbieders (PostNL, DHL, DPD, UPS/Kiala en GLS) reeds 5.800 afhaalpunten, zo blijkt uit onderzoek van Paazl (2016), die in totaliteit in 2015 zo'n 29,3 miljoen pakketten verwerken. Hengelo staat daarbij op de vierde plaats in de ranglijst van “50 grootste e-commercededen in ons land”, na Groningen, Nijmegen en Leiden wat betreft bezorging in afhaalpunten—de top drie bestaat uit studentensteden, een signaal over het mogelijke toekomstige gedrag van deze populatie.

Naast de consumentenbeleving is de beleving van kantoren een omvangrijk segment in de stedelijke beleving, maar is nog onvoldoende in beeld—zeker de veelvuldige beleving van via internet bestelde goederen via de werkplek zorgt voor verwarring. De dagelijkse bevoorrading van kantoren overtreft de beleving van winkels in veel gevallen, zo blijkt uit een verkennend onderzoek (Kuipers & Nijdam, 2008). Grote kantoren veroorzaken meer dan dertig verkeersbewegingen per dag—vooral bestelauto's—voor koeriersdiensten, post, catering en technische dienstverlening zoals installaties, liften en kopieerapparaten.

Natuurlijk is sprake van een toename van het gebruik van bestelauto's voor het beleveren aan huis, maar deze toename resulteert niet in een 'boom' in het bestelautogebruik in ons land. Het CBS (Statline) signaleert zelfs een afname van het aantal bestelauto's in Nederland—van een piek van bijna een miljoen in 2005 naar ruim negenhonderd duizend in 2014—alsmede een afname van het gereden kilometrage, ook hier lag de piek in 2005 met 17,9 miljard voertuigkilometers vergeleken met 16,4 miljard in 2014. De bedrijfsbestelwagens voor de sector 'handel, vervoer en horeca' nam zelfs af van 207 duizend voertuigen in 2009 naar 199 duizend in 2014 (CBS Statline). Dit bevreemdt omdat juist de ontwikkeling

van e-commerce en zzp-ers in sectoren als de bouw tot een verwachting van meer bestelauto's leidt. Volgens Immers en Van der Waard (2013) is deze trendbreuk te verklaren door een algemene afname in automobilititeit—zowel personenmobilititeit als bestelauto's—die zichtbaar is in alle westerse landen. Deze afname wordt verklaard door ontwikkelingen als de gevolgen van de economische crises, veranderingen in het profiel van de vervoersconsument—de zogenaamde “Generation Y” die minder hecht aan automobilititeit—, de toename van ouderen, door de zogenaamde re-urbanisatie (waar een migratie naar meer stedelijke gebieden wordt verstaan) en door het nieuwe werken in een e-samenleving. Ook wordt wel gesteld dat de grote groei van internetdistributie enkele jaren geleden plaats vond en dat momenteel sprake is van een zekere consolidatie, zie de hierboven genoemde consolidatie in afhaalpunten

Geen visie over stedelijke belevering is compleet op dit moment zonder aandacht te geven aan ‘drones’ voor de belevering van de ‘final mile’. Bedrijven als Amazon zetten hier vol op in. Drones en autonoom bestuurd bestelauto's (en personenauto's) zullen er zeker komen, maar naar verwachting pas over 15 à 20 jaar. De uitvinding van de standaardcontainer door Malcolm McLean vond in de jaren '30 van de vorige eeuw plaats, de eerste toepassingen in de VS in de jaren '50 en op 3 mei 1966 kwam het eerste containerschip naar Rotterdam—een incubatietijd van 30 jaar. Een dergelijke incubatietijd is naar verwachting ook realistisch voor autonome bezorging. In de stedelijke distributie is op dit moment eerder een toenemend gebruik van elektrisch aangedreven bakfietsen waar te nemen, alsmede een aantal maatwerkoplossingen als de bekende bierboot in Utrecht. Zeker het zoeken naar maatwerkoplossingen met inzet van de binnenvaart lijkt nog niet uitontwikkeld—en relevant voor Overijssel met zijn vaarwegennet aantakkend aan steden als Zwolle.

Alle segmenten opgeteld leveren het verkeersbeeld voor het goederenvervoer in Overijssel op. De logistieke monitor van BCI (2015) brengt een zeer opvallend feit naar voren: de omvangrijke afname van het wegvervoer in de provincie Overijssel—een afname met 17,5% van het aantal vervoerde tonnen in 2010-12, van 69 naar 59 miljoen ton. Ook in Nederland nam het wegvervoer met af in de periode 2010-12 met 3,8%, maar de dramatische daling in Overijssel is ongewoon en doet in omvang denken aan de gevolgen van de grote crisis in 2009. De toegevoegde waarde van de provincie Overijssel bleef echter op peil: van 31,5 miljard euro in 2010 naar 32 miljard euro in 2012. Het klopt dat de economische groei in Overijssel in 2012 ten opzicht van 2011 met 3,4% afnam, maar in 2011 was juist een groei met 3,3% geboekt.

Anderzijds is de toename van de vervoerde zeecontainervolumes in de binnenvaart met een kwart in 2011-2014 van en naar Overijssel opvallend: maar voor deze groei is met name de containerterminal in Kampen verantwoordelijk en heeft de containerterminal in Hengelo een sterke basis behouden van ruim 100.000 containers. In zijn geheel bleef de binnenvaart van en naar Overijssel op niveau in 2011-2014. Er is wel sprake van een structurele ontwikkeling in de afgelopen jaren, waarin binnen Nederland het aandeel van de binnenvaart langzaam toeneemt ten

coste van de weg—maar het extreme beeld van Overijssel is verder nergens in ons land zichtbaar.

In dit eerste deel is een beeld geschetst van het goederenvervoer in Overijssel aan de hand van een aantal segmenten. Hieronder wordt een aantal ontwikkelingen beschreven dat in de meeste gevallen is te karakteriseren als trendbreuk en in enkele gevallen als omslagpunt. Steeds wordt het beeld beschreven met de consequenties voor Overijssel op de besproken segmenten.

ONTWIKKELINGEN & IMPACT OP GOEDERENVERVOER IN OVERIJSEL

Trendbreuk: de nieuwe geografie van productie wordt meer lokaal

Vanaf 2003 werd de grote impact van China op de geografie van de productie duidelijk. China werd een belangrijke bestemmingsregio van directe buitenlandse investeringen en ontwikkelde zich als werkplaats van de wereld. Het opknippen van industriële supply chains en het laten produceren van de verschillende onderdelen van de keten in de ideale locatie werd mogelijk door nieuwe logistiek-industriële concepten en door de container als hoogproductieve transportoplossing met een wereldwijd bereik.

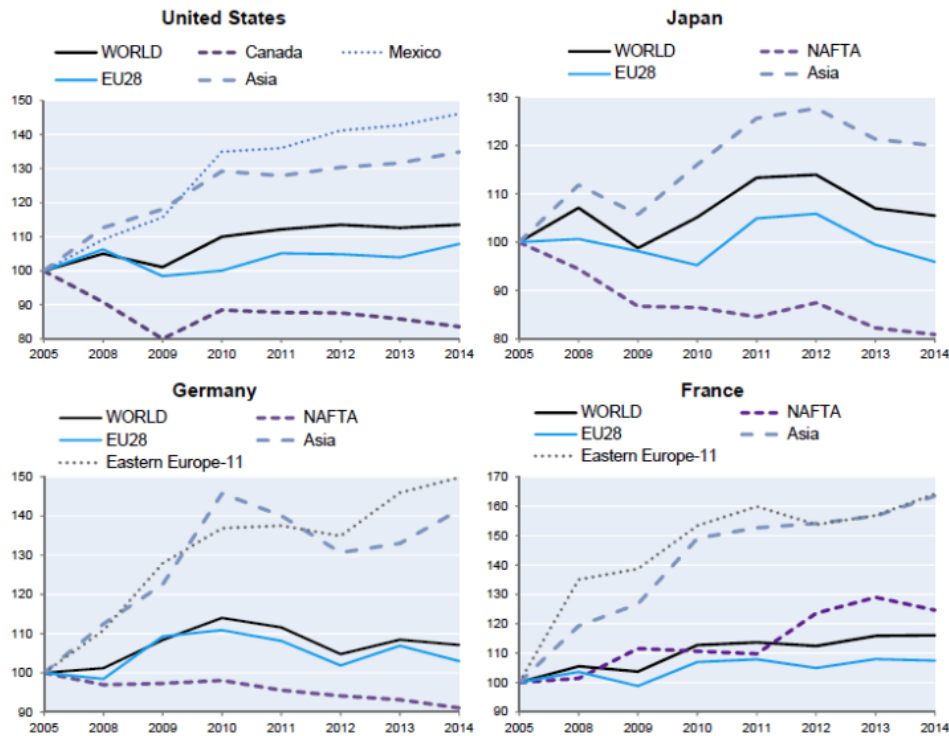
Nearsourcing

Maar hoe aantrekkelijk de lage productie- en transportkosten ook waren, produceren in China ging ook gepaard met grote nadelen die wel werden aangeduid met ‘de verborgen kosten van supply chains’ (Stalk, 2009). Een supply chain die begint bij een fabriek in China en die eindigt in een (web)winkel kan een doorlooptijd hebben van twaalf tot vijftien weken—een doorlooptijd die de laatste jaren alleen maar is toegenomen door de praktijk van ‘slow steaming’; het langzaam varen—doorgaans van 25 naar 17 knopen—met steeds grotere schepen om de brandstofkosten te drukken en de vloot aan het werk te houden (bij slow steaming zijn meer schepen nodig). In deze twaalf weken kan veel gebeuren: door een staking in de haven wordt een container niet gelost en het failliet van de Koreaanse containerreder Hanjin illustreerde recentelijk de kwetsbaarheid van het maritieme systeem, de schepen bleven op zee omdat het niet zeker was of de afhandeling aan de terminal wel zou worden betaald. Als de containers na deze twaalf-vijftien weken uiteindelijk in de winkels zijn gearriveerd kan blijken dat het product niet aanslaat en niet wordt verkocht. Gemiddeld genomen wordt slechts 30% van alle kleding verkocht voor een normale prijs, 30% wordt afgeprijsd en 40% van de kleding wordt weggegooid—of in een uitzonderlijk geval gerecycled. Door met veel kleinere collecties te komen, sneller in te spelen op de vraagontwikkelingen is een merk als Zara in staat om een veel groter percentage van zijn kleding voor de bedoelde prijs te verkopen. Maar dit kan alleen door productie veel dicht bij de markt te laten plaatsvinden, voor de Europese markt bijvoorbeeld in Portugal of in Turkije, waardoor het mogelijk is om per truck te beleveren zonder gebruik te maken van diepzeecontainers en de lange reis op zee.

Deze ontwikkeling heet nearsourcing, het beste te vertalen met: “toelevering dichtbij”. De Backer et al (2016) brachten in kaart waar toeleveringen plaatsvonden

voor producten met een duidelijk binnenlandse vraag in een aantal belangrijke economieën. Uit hun onderzoek bleek dat deze toeleveringen voor bijvoorbeeld de Duitse en Franse economie nog steeds in belangrijke mate uit Azië komen maar dat aanvullend Oost-Europa even belangrijk is als herkomstregio (figuur 6). Dit gaat ten koste van toeleveringen uit andere landen binnen de EU.

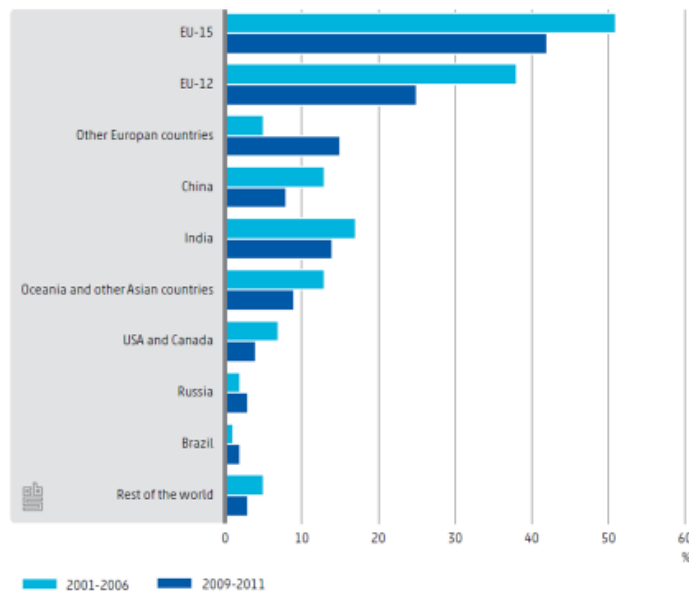
Figuur 6: Ontwikkeling in import van producten met binnenlandse vraag, 2005-2010, index 2005=100



Bron: De Backer et al (2016)

Ook in Nederland is deze tendens naar nearsourcing zichtbaar. Bongard et al (2013) onderzochten waar de internationale toeleveranciers van Nederlandse bedrijven zich bevonden in de periode 2001-06 en 2009-11. Zij constateerden een duidelijke afname van het belang van toeleveranciers gevestigd in China en een duidelijke toename van Europese landen buiten de EU. Naast landen als Noorwegen en Zwitserland gaat het dan om landen als Turkije, Wit-Rusland, de Oekraïne en diverse landen op de Balkan (figuur 7).

Figuur 7: Bestemming van internationale toelevering als aandeel van bedrijven actief in internationaal toeleveren.



Bron: Bongard et al (2013)

Reshoring

Dit dicht bij huis produceren kent een tweede variant: reshoring. Reshoring is een vergelijkbare trendbreuk als nearsourcing en betekent het terughalen van de productie vanuit Azië naar de kernlanden in Europa. Dus geen nearsourcing in de regio's rond Europa, maar produceren in Nederland zelf. Het bekendste voorbeeld van reshoring—en ja: het voorbeeld dat *altijd* wordt gebruikt—is de fabriek van Philips in Drachten (figuur 8).

Figuur 8: Van Drachten naar Zuhai en terug: reshoring van de productie van scheerapparaten



John Markoff
Skilled work
without the worker,
NYT, 18 aug. '12

Robot arms like these
at a Philips
Electronics factory in
the Netherlands can
perform the same
tasks as hundreds of
low-skill workers.
Adapt Technology

3 of 4

Het onderzoek van De Backer et al (2016) vond nog geen duidelijke aanwijzingen uit de internationale handelsstatistieken voor het daadwerkelijk optreden van

reshoring en ook uit onderzoek dat in Nederland is uitgevoerd door TNS NIPO, Panteia en Nyenrode Business Universiteit naar reshoring (SZW, 2014) vond slechts beperkte effecten—1 à 2 procent van alle bedrijven doet aan reshoring in ons land. Het blijft dikwijls bij individuele cases, waarbij tegelijkertijd diverse cases beschikbaar zijn van bedrijven die op dit moment hun productie nog traditioneel ‘offshoren’ naar Azië—zoals uit figuur 6 blijkt voor bijvoorbeeld Duitsland en Frankrijk.

Een belangrijk issue is echter dat de productie die terugkomt er heel anders uitziet dan voorheen. De productie is doorgaans sterk gerobotiseerd, zo kent de fabriek van Philips in Drachten 128 robots (figuur 8). Tegelijkertijd werken er bijvoorbeeld in Drachten nog steeds tweeduizend werknemers, waaronder een groot aantal ontwikkelaars (600). Een gerobotiseerde fabriek heeft slechts een tiende van de hoeveelheid werknemers nodig van een traditionele fabriek in de maakindustrie. De noodzakelijke vaardigheden van deze tien procent werknemers zijn andere dan in een traditionele assemblagefabriek en zijn sterk gericht op data-analyse en programmeer-skills samenhangend met de gerobotiseerde productie.

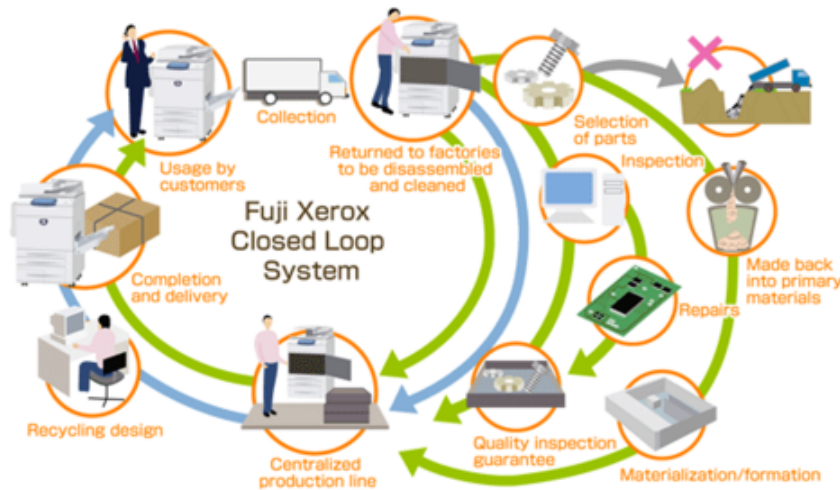
De gerobotiseerde productie van hoogwaardige, technologisch gedreven producten wordt wel samengevat onder de term ‘smart industry’—terecht als belangrijke kans aangeduid door Benschop (2016) als één van de potentiële activiteiten waar Overijssel in 2030 zijn geld mee gaat verdienen. Nu reeds is de high-tech maakindustrie de belangrijkste kracht en de meest interessante topsector in Overijssel, vergelijkbaar met het powerhouse rond Eindhoven (Zie Raspe et al, 2012) en gesymboliseerd door iconische bedrijven als Ten Cate dat in Nijverdal het beroemde ‘glare’ produceert voor vliegtuigbouwers. Smart industry wordt overigens ook steeds meer de praktijk in China door de hogere loonkosten en het voorziene tekort aan arbeidskrachten. Ook in China gaat het in toenemende mate om gerobotiseerde productie, aangevuld met 3D-printen (additieve productie) als flexibele productietechnologie. Smart industry is een ontwikkeling die de traditionele Twentse textiel nieuw leven in moet blazen—initiatieven als Texperium en Frankenhuis profileren zich met reshoring in het julinummer van het blad Quote. Texperium is een open innovatiecentrum voor textielrecycling en ook Frankenhuis richt zich textielrecycling. Hierbij wordt reshoring gecombineerd met een andere belangrijke ontwikkeling: de circulaire economie.

Circulaire economie: hergebruik, recyclen en voorkomen van afval

De circulaire economie is een ontwikkeling gericht op het zo lang mogelijk gebruiken van producten door (a) een duurzamer ontwerp en een betere kwaliteit grondstoffen, (b) meer aandacht voor onderhoud, (c) het hergebruik van producten, (d) manieren om delen van producten in productieprocessen ten behoeve van andere producten te gebruiken en (e) dat wat overblijft te recyclen. Het doel is om geen afval te produceren. Fuji Xerox is volgens deze principes in staat om 70-90% van het gewicht van een oud kopieerapparaat te gebruiken in een nieuw exemplaar. Dit betekent dat de plastics en andere onderdelen veel langer mee moeten gaan en dat de kwaliteit van veel onderdelen daarom meer hoogwaardig wordt uitgevoerd. Het betekent minder productie van kunststoffen—slechts hoogwaardige nieuwe elektronica wordt in de ‘nieuwe’ apparaten gebruikt. Fuji Xerox heeft delen van

zijn distributiecentrum in Venray ingericht voor dit hergebruik, maar concentreert deze circulaire principes vooral in twee ‘Eco-manufacturing locations’, één in Chonburi in Thailand, naast Laem Chabang, een grote containerhaven en een andere in Suzhou in China, naast de haven van Shanghai gelegen.

Figuur 10: De circulaire economie in de praktijk: Fuji Xerox



De circulaire economie betekent dat toegevoegde waarde wordt gecreëerd in het gereed maken voor hergebruik. Het is een praktijk die leidt tot lokale transportbewegingen, maar die voorkomt dat steeds nieuwe apparaten worden geproduceerd en aangevoerd. Canon heeft bijvoorbeeld een omvangrijke ‘logistieke campus’ op de Maasvlakte in de Rotterdamse haven gevestigd en stuurt zijn gebruikte kopieerapparaten ook naar Azië voor hergebruik. Dergelijke distributiecentra kunnen in de toekomst deels worden verplaatst naar centra zoals Fuji Xerox dat in Venray heeft. Juist de hightech traditie van maakindustrie in Twente biedt goede aanknopingspunten voor de circulaire economie in de regio.

Trendbreuk: minder containerstromen door nearsourcing en reshoring

Deze meer lokale en circulaire productie—de productie keert terug naar Nederland of wordt uitgevoerd aan de randen van Europa—, is één van de verklaringen voor een afname van de internationale handel en internationale containerstromen. In de afgelopen jaren is de wereldeconomie maar heel licht gegroeid—met minder dan 3% gemiddeld per jaar (figuur 10). Daar is een veelheid van factoren voor verantwoordelijk: bezuinigingen in Europa, de beroemde ‘secular stagnation’ in de VS (een spaaroverschot met tegelijkertijd afnemende investeringen resulterend in lage rente) en het door de economisch-historicus Robert Gordon genoemde uitblijven van nieuwe productiviteitsverhogende basisinnovaties sinds 1970.

Figuur 10: Ontwikkeling van de wereldeconomie (blauw) en de wereldhandel (exporten, oranje) in procenten, 1995-2014



Bron: WTO

Tegelijkertijd is de wereldhandel op een structureel laag groeipad gekomen—in 2014 zelfs onder de groei van de wereldeconomie, terwijl het traditioneel daar ruim boven ligt (figuur 10)—dit ondanks afnemende transportkosten door de lage olieprijs. Dit is een duidelijk teken van afnemende globalisering. Naast technologische innovaties (IT, containerisatie) zijn handelsverdragen traditioneel van groot belang voor de groei van de wereldhandel. Maar de twee belangrijkste handelsverdragen van dit moment—de Trans-Pacific Partnership (TPP) en het Transatlantic Trade & Investment Partnership (TTIP)—lijken alle twee aan de grond te lopen. Traditioneel betekende 2% economische groei een toename van de wereldhandel met 4% en een toename van de containeroverslag met 6-8% door de toenemende containerisatie en hub-en-spoke processen¹. Recentelijk is de groei in de containeroverslag in West-Europese havens—hoewel wel sprake is van uitzonderingen als Antwerpen—vrijwel tot stilstand gekomen en ligt de groei van de overslag in lijn met de groei van het BNP. Deze relatie wordt ook in de toekomst verwacht door het CPB; in de nieuwe langetermijnprognoses wordt een groei van de containeroverslag in ons land voorzien met iets meer dan 1% gemiddeld per jaar in een laag scenario en met iets minder dan 2% in een hoog scenario tot 2030. De ‘boom’ in containers is over—een trendbreuk—en deze lage groei wordt volgens het CPB mede veroorzaakt door de hierboven geschetste ontwikkelingen als reshoring en nearsourcing. Aanvullend zijn, naast de circulaire economie, ook belangrijke ontwikkelingen als de leen- of deeleconomie in de toekomst verantwoordelijk voor een afname van de maakindustrie. Zo ziet het weekblad *The Economist* over ongeveer tien jaar de groei van de wereldwijde autoproduktie tot nul teruglopen door het veel meer dan nu delen van auto’s: de

¹ Het gebruik van enkele grote havens (hubs) door zeer grote containerschepen en het vervolgens overslaan vanuit deze grote havens naar kleinere havens (spokes) met gebruik van kleinere schepen (feeders). Dit betekent dat eenzelfde container meerdere malen wordt overgeslagen waardoor de containeroverslag relatief sterker toeneemt.

trend die een verschuiving van autobezit naar autogebruik betekent. Nederland kent naar schatting vijftig- tot zestigduizend autodelers en het aantal autodelers is in het afgelopen jaar met een spectaculaire 55 procent gestegen (NRC, 27.9.16). De wereldwijde auto-industrie is verantwoordelijk voor ongeveer tien procent van de internationale handel in goederen—onder meer gerelateerd aan toeleveringen van plastics, rubber etc.—en het verdwijnen van groei heeft daarmee een belangrijke impact op de wereldhandel.

De *boom* in containerisatie lijkt daarmee over, aanvullend verandert ook de aard en richting van toekomstige containerstromen.

Figuur 11: Verschuiving zwaartepunt Europa: Ontwikkeling groei BNP 2001-2014 (gemiddelde jaarlijkse groei). Ononderbroken lijn: economisch kerngebied Europa, gestippelde lijnen: zich ontwikkelende zones voor nearsourcing en voor logistieke infrastructuur.



Bron: Hintjens et al (2014) met toevoegingen,

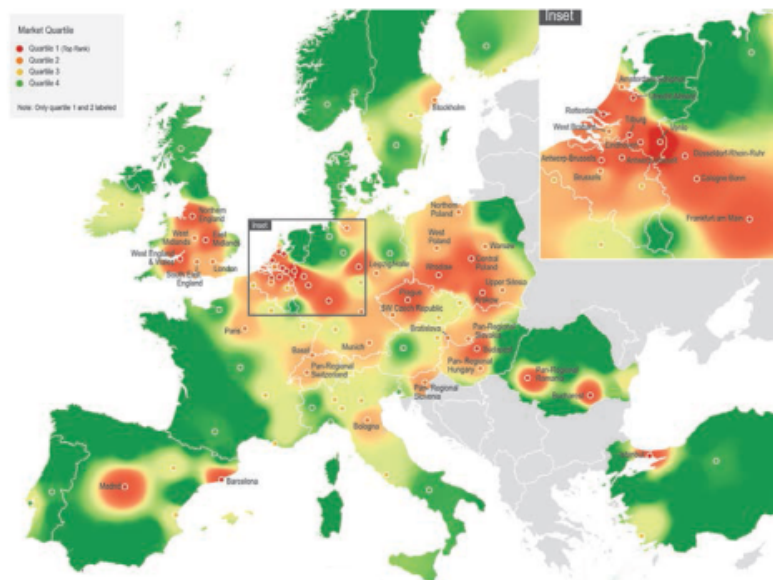
Trendbreuk: containers komen steeds meer uit het oosten.

Met de keuze van de bevolking van het Verenigd Koninkrijk voor Brexit is het economische zwaartepunt in Europa in één keer sterk naar het oosten verschoven. Maar ook zonder Brexit verschuift dit zwaartepunt reeds met ongeveer 25 kilometer per jaar in oostelijke richting: in de periode 2001-2011 is het economische zwaartepunt van Braunschweig in Midden-Duitsland naar Chemnitz in Polen verschoven (Hintjens et al, 2014). Dit komt natuurlijk door de uitbreiding van Europa maar ook door een veel sterkere economische groei in Oost-Europa dan in het traditionele economische kerngebied in Europa (Figuur 11): de zone die zich uitstrekt van Engeland tot Noord-Italië. Ook Marokko is een voorbeeld van een land dat reeds een aantal jaren een hoge economische groei kent en enkele spraakmakende voorbeelden van directe buitenlandse investeringen, zoals een

grote fabriek van Renault. De handel met Rusland, Tsjechië en Polen met Nederland en België had in 2013 een vergelijkbare omvang als de handel met het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk van Nederland en België (Hintjens et al, 2014).

Oost-Europa is tevens een sterk opkomende regio als het gaat om investeringen in logistiek vastgoed. De aanbieder van logistiek vastgoed Prologis ontwikkelt regelmatig een logistieke hittekaart van Europa, vergelijkbaar met de Logistieke kaart van Nederland, gepresenteerd in de inleiding. Het geeft weer wat logistieke managers in Europa aantrekkelijke vestigingslocaties voor logistiek vastgoed achten. Uit deze kaart blijkt de aantrekkingskracht van Midden- en Oost-Europa en blijkt tevens dat Overijssel niet in de mindsets van Europese logistieke managers voorkomt (figuur 12).

Figuur 12: Logistieke hittekaart Europa: meest aantrekkelijke locaties voor logistiek vastgoed



Bron: Prologis (2016)

Dit verschuivende zwaartepunt richting oosten betekent dat de oriëntatie van logistieke stromen verandert. Nu is dat al zichtbaar doordat containerhavens in locaties als Gdansk maar ook Piraeus sterk groeien en directe aankomsten van de grootste containerschepen ter wereld faciliteren—de 18-20.000 containers (TEU) bevattende schepen van containerreders Maersk en Cosco Container Lines. De ontwikkeling van het toenemend belang van het oosten blijkt uit nog een heel belangrijke trendbreuk: de groei van spoorvervoer uit China.

One Belt, One Road: van 'Made in China' naar 'Made by China'

De One Belt, One Road strategie van China is een investeringsproject dat de veranderende focus van de Chinese economie weergeeft. De Chinese economie richt zich meer op consumptie dan op export, meer op de ontwikkeling van diensten dan productie en richt zich tevens op kennisintensive, hoogwaardige en duurzame productie in plaats van de grootscheepse productie van industriële basisproducten. Maar de Chinese economie maakt ook een ontwikkeling voor die is

samen te vatten van ‘Made in China’ naar ‘Made by China’. Met dit doel worden grote en kennisintensieve buitenlandse bedrijven overgenomen, zoals onlangs de Zwitserse producent van landbouwchemicaliën Syngenta door ChemChina, en is een infrastructuur opgezet waarin in een aantal terminalprojecten is geïnvesteerd. In Europa is de containerhaven van Piraeus overgenomen en is tegelijkertijd een aantal logistieke investeringsprojecten in de regio geïnitieerd (figuur 13). In China zelf is sprake van een ontwikkeling waarbij steeds meer wordt geïnvesteerd in industriële capaciteit in westelijke richting, in steden als Urumqi en Xi'an. Naast de maritieme infrastructuur ontstaat ook een spoorinfrastructuur. In het afgelopen jaar is een eerste trein rechtstreeks vanuit China in Rotterdam aangekomen, maar er is sprake van veel meer treinen die Duitsland met China verbinden. Het kernachterland van de Rotterdamse haven wordt aldus door spoorverbindingen vanuit China bereikt. De goederen die via deze spoorverbinding tussen Europa en China worden getransporteerd zijn hoogwaardig, zoals elektronica en auto-onderdelen.

Figuur 13: One Belt, One Road initiatief, inclusief investeringsprojecten



KWANTIFICERING ONTWIKKELINGEN: PERSOONLIJKE INSCHATTING

Nearshoring & reshoring

Een heldere kwantificering over de impact van deze logistiek-industriële concepten is niet voorhanden. Het CPB (Snellen et al, 2015:73) stelt in zijn jongste langetermijnsscenarioverkenning: “Het is echter wel te verwachten dat reshoring of nearshoring het belang van de Nederlandse zee- en luchthavens in de bevoorradingsketens zal verminderen. Ook zal er meer intra-Europees transport plaatsvinden met kansen voor *short sea*, binnenvaart en spoor.” Er is daarmee sprake een transitie van lading via de zeescheepvaart en luchtvaart naar deze binnenlandse vervoerwijzen. Gegeven de sterke afname van de groei in containervolumes in de CPB-scenario's gaat het hier om een omvangrijke transitie, die wel eens verantwoordelijk kan zijn voor een jaarlijkse afname van maximaal 1 procent maritieme lading per jaar. Hierbij is de inschatting—mede op basis van De

Backer et al (2015) en de kamerbrief van het ministerie van SZW (2014)—dat nearsourcing de dominante trend zal zijn. Dit betekent voor Overijssel vooral een versterking van goederenverkeerstromen vanuit het Oosten via spoor omdat verwacht wordt dat Oost-Europa in de toekomst een belangrijke nearsourcing locatie zal zijn, waarbij vooral ook wederuitvoer zal gaan verschuiven.

Circulaire economie

Van de circulaire economie worden omvangrijke gevolgen verwacht. Gebaseerd op onderzoek van de Ellen MacArthur Foundation en anderen (2015) stelt de bank Danish Ship Finance (2015) dat de Europese consumptie wel eens met 30 procent zou kunnen afnemen in de komende 15 jaar. Dat heeft ook duidelijke gevolgen goederenstromen: er zijn minder producten nodig. Maar zoals hierboven al is geïllustreerd in het voorbeeld van FujiXerox betekent dat niet dat er geen vervoer met deze circulaire processen is gemoeid—denk aan het vervoer van oud papier naar China of omvangrijke export van schroot naar India of Turkije vanuit Nederland. Wij denken daarom een ietwat gedempte ontwikkeling, waarbij maritieme stromen licht afnemen, maar waarbij binnenlandse stromen relatief op niveau blijven door hergebruik/reparatie en dergelijke.

One Belt One Road

Ook China's One Belt One Road strategie heeft op zich geen dramatische impact, alleen versterkt het de gevolgen van de andere trends. Er zal slechts een beperkt aantal containers minder door de Nederlandse zeehavens worden vervoerd maar dit zijn wel containers met relatief hoogwaardige lading die ook weer gerelateerde toegevoegde waardediensten met zich meebrengen. One Belt One Road is een strategie die ook een verschuiving van investeringen van logistiek vastgoed met zich mee brengt en een meer op diensten en consumptie georiënteerde economie in China, waardoor minder investeringsgoederen vanuit Europa worden verscheept. Er is daarmee minder sprake van wederuitvoer en doorvoerstromen via Overijssel via de zeehavens en een lichte toename van spoorvervoer van en naar Azië denkbaar.

Tabel 2: Kwantitatieve inschatting goederenstromen: haven en continentale stromen, gemiddelde volumeverandering per jaar bestaande volumes (2016-2030)

<i>Trends</i>	<i>impact havens Nederland</i>	<i>impact continentaal via Overijssel</i>
Nearsourcing & reshoring	-1%	+1%
Circulaire economie	-1%	0
One Belt One Road	-1%	+0,5%
Leeneconomie e.a.	-1%	-1%
Biobased economy	-1%	+0,5%

Bron: inschatting auteur.

Hierboven staan deze effecten samengevat (tabel 2). Hierbij is ook een ontwikkeling als de leeneconomie meegenomen, waarbij op termijn sprake is van minder vraag naar duurzame consumptiegoederen. Tevens heeft de opkomst van de

biobased economy effecten, resulterend in een transitie van steenkool en aardolie naar biofuels en grondstoffen—veelal lokaal verwerkt, reden achter een lichte groei van de goederenstromen in Overijssel. Het zijn effecten die de groei van het BNP en de daarvan afgeleide groei van de wereldhandel—nu dus al enkele jaren op een laag niveau (figuur 10)—zullen afvlakken. Het betekent waarschijnlijk in zijn totaliteit een lichte afname van de overslag in de Rotterdamse haven en een lichte toename van lokale goederenstromen. Het kenmerk van deze ontwikkelingen is dat geen sprake is van spectaculaire volume-effecten per ontwikkeling, maar dat alle ontwikkelingen samen wel een structuurverandering teweeg gaan brengen. Hierbij is overigens ook sprake van de impact van ontwikkelingen op elkaar, zodat het totale effect iets geringer uitvalt. Mijn inschatting ligt daarmee in de orde van grootte van het lage scenario van het CPB (Snelle et al, 2015)—of beter: daar nog iets onder. In de volgende paragraaf wordt bovenstaande inschatting voor de doorvoer/wederuitvoer/invoer/uitvoerstromen van, naar en via Overijssel gaande beschreven.

EFFECTEN OP DE LOGISTIEK VAN OVERIJSSSEL

Wat betekenen de hier vastgestelde logistieke ontwikkelingen nu voor Overijssel als logistieke provincie?

Doorvoer: sterkere oriëntatie op Oost-Europa

De logistieke oriëntatie van Overijssel verlegt zich van de Rotterdamse haven naar een sterkere relatie op Oost-Europa en mogelijk op China. De aansluiting op de TEN-T Corridor van de Noordzee naar de Baltische landen is wat dit betreft een sterkte die ook goed benut kan worden om Oost-Europa als toeleverinfrastructuur te benutten. Juist door ontwikkelingen als ‘One Belt, One Road’ zal Rotterdam meer perifeer komen te liggen in Europa: gelegen aan het einde van een spoorlijn. Overijssel zal daarentegen doorvoerstromen in sterkere mate vanuit Oost-Europa op zich af zien komen. Op basis van een uitgebreide analyse van de impact van de doorvoer op de Nederlandse economie (Kuipers et al, 2003: 98-99) werd duidelijk dat de economische impact van de doorvoer in Overijssel beperkt is, maar dat de regio Twente het meest gevoelig is voor veranderingen in de doorvoer—het aandeel van het regionaal product dat is gerelateerd aan de doorvoer van goederen in Twente ligt tussen de 1-2 procent. Zuidwest Overijssel is relatief ongevoelig voor veranderingen in de doorvoer, met een doorvoer impact van minder dan één procent op het regionaal product.

Wederuitvoer: risico op verschuiving

De ontwikkeling van Oost-Europa als toekomstige locatie voor logistiek vastgoed betekent een bedreiging voor de positie van Nederland als distributieland—en daarmee van de provincie Overijssel met zijn relatief sterke positie in de wederuitvoer. Zoals uit figuur 3 en tabel 1 blijkt, zal dat in relatieve zin vooral gevolgen hebben voor Noord-Overijssel, want hier is sprake van een relatief sterke positie in de wederuitvoer. In absolute zin is de impact voor Twente groter door een in absolute zin meer omvangrijke toegevoegde waarde gerelateerd aan de wederuitvoer. Voor wederuitvoer is de positie van zeehavens een belangrijke

voorwaarde. Maar juist deze zeehavens laten in West-Europa een stagnatie zien, terwijl havens in het oosten—Gdansk en Piraeus—sterk groeien en investeringsprojecten in de wederuitvoer aan zich weten te binden, zoals in Piraeus.

Een mogelijke strategie voor Overijssel is om de wederuitvoer sterker te integreren met de vooraanstaande positie in de high-tech en overige maakindustrie—de integratie met circulaire productieprincipes is hierbij een kans. Dit betekent een pleidooi om logistiek en productie sterker met elkaar te verbinden. Enerzijds wordt zo meer waarde toegevoegd, anderzijds wordt de wederuitvoer sterker aan de regio gebonden. Daartoe moet vooral worden ingezet op het aantrekken van wederuitvoerbedrijvigheid die lijkt op de reeds aanwezige maakindustrie.

Import/export

De exportpositie van Overijssel is sterk en de high-tech maakindustrie in Twente is een belangrijke bron van economische potentie. Geconstateerd wordt dat hier nog weinig sprake is van clusterontwikkeling (Raspe et al, 2012), waardoor er mogelijkheden zijn voor verdere regionaal-industriële integratie. De regio heeft hier alle voordeel van zijn ligging nabij het Europese kerngebied. Door de verdere ontwikkeling van een Oost-Europese toeleverinfrastructuur kan worden geprofiteerd van de goede intermodale bereikbaarheid en de aanwezigheid van een sterke logistieke infrastructuur in de provincie met de ports of Zwolle en Twente. De maakindustrie heeft daarbij potentie voor processen als reshoring—zeker als dit gecombineerd wordt met kansrijke circulaire projecten.

Naast de maakindustrie heeft Overijssel een belangrijke chemische industrie—vooral Twente met ruim 4 duizend banen, maar Noord-Overijssel heeft ook een significante werkgelegenheid met een kleine 3 duizend banen en een interessant initiatief met het Polymer Science Park, met aandachtsgebieden als recycling, 3D-printen en coatings. De chemische industrie staat aan de vooravond van een transitie richting biobased. De provincie Overijssel is een belangrijk landbouwgebied, maar voor de productie van bio-chemicaliën zijn vaak specifieke grondstoffen nodig, zoals suikerbieten die meer efficiënt bij de bron kunnen worden verwerkt. Anderzijds heeft de regio een goede binnenvaartinfrastructuur voor de aanvoer van grondstoffen voor de bio-industrie. Deze infrastructuur moet wel op niveau gehouden worden—iets dat op dit moment gebeurt (Twentekanaal).

Samenvattend;

- Overijssel heeft enkele sterke economische sectoren, waarbij de in Twente geconcentreerde high-tech maakindustrie er uit springt: ‘smart manufacturing’.
- In logistiek opzicht is sprake van een ontwikkeling waarbij het stromen van en naar het oosten in belang zullen toenemen. Nu al is Duitsland de belangrijkste handelspartner, daar komt Oost-Europa nog bij—en op termijn China.
- De maakindustrie moet in logistiek opzicht gefaciliteerd worden, voor de export is vooral de Duitse markt van belang. Deze hoogwaardige maakindustrie zal voor een belangrijk deel wegvervoer gebruiken en daarnaast containers. De strategische ligging aan een belangrijke TEN-T corridor betekent daarbij een belangrijke sterkte voor overige bestemmingen.

- Logistiek is *geen* specialisatie van Overijssel die er in nationaal opzicht echt uitspringt, maar is wel een belangrijke voorwaarde om de relatief sterke positie in de wederuitvoer te behouden en om de import-/exportpositie rond high-tech maakindustrie en chemie te faciliteren.
- Een goede aansluiting op de intermodale infrastructuur met het oosten en met het westen—Rotterdam—is daarbij een essentiële voorwaarde.
- De containerinfrastructuur is daarbij van belang, met zowel spoor als binnenvaartterminals alsmede een aantal zeer professionele bedrijven—denk aan CTT met zijn multimodale containernetwerk en vestiging in de Rotterdamse haven. Deze containerinfrastructuur is van een relatief hoog niveau in Overijssel en met de ports of Zwolle en Twente en met de verruiming van het Twentekanaal en de uitbreiding van de sluis bij Eefde wordt meer grootschalige binnenvaart gefaciliteerd.
- Het is dan ook niet verrassend dat de logistieke bedrijvigheid tevreden is over de provincie Overijssel als vestigingslocatie (KennisDC Logistiek, 2016) en dat sprake is van de herkenning van Twente en Zwolle-Meppel-Kampen als logistieke hotspots.

EFFECTEN OP ARBEIDSMARKTONTWIKKELING IN OVERIJSSSEL

Wat zijn nu de gevolgen van de hierboven beschreven trends op de arbeidsmarkt in Overijssel? De sector logistiek, waaronder doorvoer en wederuitvoer, zijn voor de provincie Overijssel geen omvangrijke sector en evenmin een specialisatie die er op de nationale schaal uitspringt. Logistiek is geen banenmotor in de toekomst (E,til, 2015), niet alleen omdat de wederuitvoersector elders harder groeit maar ook omdat deze sector onderhevig is aan robotisering. De ontwikkelingen in Oost-Europa en China gerelateerd aan de sterke maakindustrie in Twente en de potentie van mogelijke reshoring- en circulaire economische activiteiten bieden juist wel kansen. Hieronder staat eerst de huidige situatie op de Overijsselse arbeidsmarkt beschreven, mede op basis van Benschop (2016) en vervolgens staat de kwaliteit van de arbeidsmarkt en de kenmerken van de vaardigheden van de arbeidsmarkt centraal, met een focus op Twente.

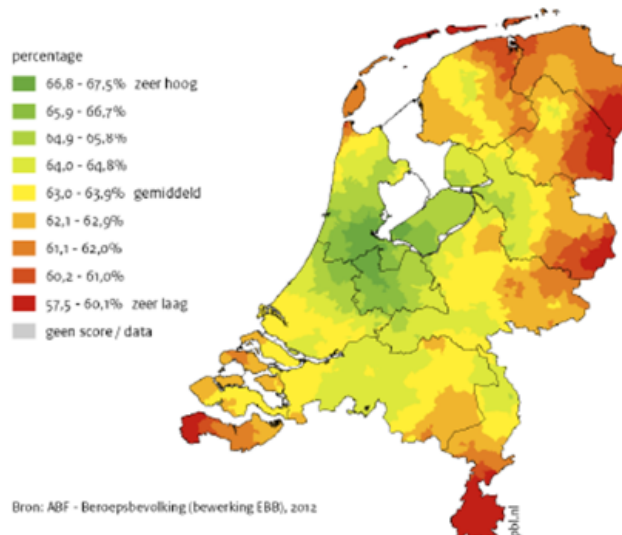
“Overijssel wordt normaler”

Een belangrijke trend van de arbeidsmarkt in Overijssel is dat deze steeds ‘normaler’ wordt—er werd hiervoor al aan gerefereerd—en dat de sectorstructuur zich naar het Nederlandse gemiddelde beweegt waarbij commerciële dienstverlening en zorg groeien en traditionele ‘Overijsselse sectoren’ als industrie en landbouw in belang afnemen (Benschop 2016). Deze afnemende industriële werkgelegenheid moet overigens met enige nuance worden beschouwd. Ten eerste groeit de omvangrijke industrie in Overijssel sneller dan in Nederland en zou—mede onder impuls van nieuwe industriële dynamiek gerelateerd aan robotisering, informatisering en reshoring (“Industrie 3.0/4.0”)—wel eens sprake kunnen zijn van een nieuwe groei van de industriële werkgelegenheid². Robotisering is niet

² <https://www.cbs.nl/en-gb/news/2016/40/continued-growth-manufacturing-output>

synoniem met het ontbreken van werknemers, zoals het hiervoor beschreven voorbeeld van Philips duidelijk maakte. Ten tweede, en daar wijst Benschop (2016) eveneens op, is veel commerciële dienstverlening nauw gerelateerd aan de industrie en werd in het verleden—voordat omvangrijke uitbestedingsoperaties plaats vonden—nog als onderdeel van de industrie beschouwd. Het onderscheid tussen sectoren wordt daarmee minder belangrijk.

Figuur 14: Netto participatiegraad in 2012 (beroepsbevolking van 15-74 jaar als aandeel van de totale bevolking van 15-74 jaar).



Bron: Dongen et al (2014)

Toename inactieven in Overijssel

De arbeidsmarkt in Overijssel laat een gemengd beeld zien. Enerzijds is sprake van een groot aantal inactieven anderzijds neemt de werkgelegenheid toe. De provincie kent een lage participatiegraad: “Ongeveer 10% van de Overijsselse bevolking staat aan de kant” stelt Benschop (2016). Maar de mate van inactiviteit is ongelijk verdeeld over de provincie: een lage participatiegraad in het uiterste oosten van Overijssel en een hogere in het westen (figuur 14). De werkloosheid ligt in de regio Zwolle met 6,6% (2014) dan ook op een duidelijk lager niveau dan in Twente en de Stedendriehoek—het gebied deels buiten Overijssel rond Apeldoorn, Deventer en Zutphen—, met respectievelijk 9,1 en 9,0%; hetzelfde geldt voor het onbenutte arbeidsaanbod (E,til (2015). Daarnaast is sprake van een krimpende en vergrijzende bevolking (Benschop, 2016).

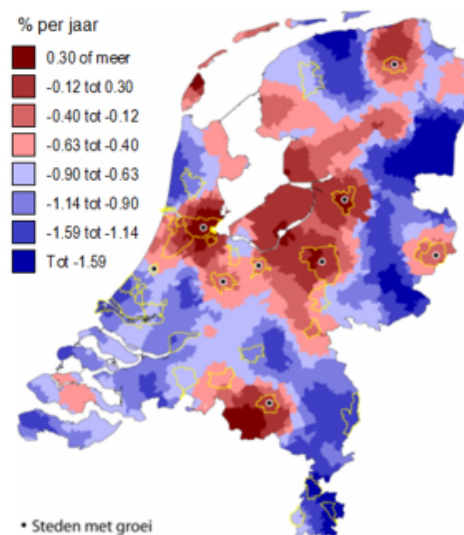
Het beeld ten aanzien van ‘inactieven’ is overigens aan het kantelen. Het traditionele beeld van een thuiszittende, passieve werkloze met een uitzichtloos toekomstbeeld wordt steeds meer vervangen door het beeld van mensen die in informele netwerken participeren. In deze informele economie is sprake van een toename van het aantal mantelzorgers en vrijwilligers die in nieuwe sociale verbanden opereren. Rifkin (2014) noemt dit de ‘collaborative commons’; een mengvorm van coöperaties of ‘schappen’ (van waterschappen). In dergelijke verbanden participeren burgers in lokale initiatieven op terreinen van energie, zorg of financiën. Dergelijke samenwerkingsverbanden vallen niet meer binnen de

reguliere economie en maken geen gebruik meer van marktwerking—één van de redenen waarom Rifkin het einde van het kapitalistische paradigma aankondigt. Rifkin spreekt van de ‘prosumer’: de ‘producerende consument’ die zijn eigen energie opwekt door zonnecellen en windenergie, zijn eigen producten ontwerpt en maakt met behulp van 3D-printers, zijn eigen leven ‘vlogt’ en daarmee een goed inkomen kan verdienen en deze activiteiten doorgaans buiten reguliere markten tot stand brengt. Ook de futuroloog De Ridder³ wijst op de ontwikkeling naar een informele economie en signaleert dat de overheid in Nederland steeds meer taken overhevelt naar deze participatiemaatschappij—hij verwacht daarbij dat het voor de overheid steeds moeilijker wordt om belasting te heffen door de toename van de informele economie. Harde cijfers ontbreken, maar doorgaans wordt voor de omvang van de informele economie 8-10% van de ‘potentiële beroepsbevolking’ aangehouden in Noordwest Europese landen⁴.

Groei in arbeidsplaatsen

Tegelijkertijd met de groei in inactieven is sprake van groei in arbeidsplaatsen, vooral in Zwolle, maar ook in Twente (figuur 15). Deze groei in arbeidsplaatsen wordt door E,til (2015) ook voorzien in de periode 2015-2019, waarbij de industrie in de regio’s Twente en Zwolle licht afneemt in de periode 2014-2019, maar in de Stedendriehoek toeneemt. Het is met name de handel die een opmerkelijke groei laat zien in de regio’s Twente en Zwolle en de sectoren bouw en onderwijs, waarbij in de regio Zwolle ook de zakelijke dienstverlening groeit.

Figuur 15: Groei in arbeidsplaatsen, 2009-2015



Bron: www.bureaulouter.nl

³ <http://www.platform31.nl/nieuws/de-geautomatiseerde-arbeidsmarkt>

⁴ De informele economie moet overigens onderscheiden worden van de illegale/zwarte economie, die ongeveer 0,4% van de Nederlandse economie bedraagt (https://www.cbs.nl/NR/rdonlyres/B1664A9A-849E-445A-9B48-570F73B3D574/0/DNE_chapter08.pdf)

Deze groei in de komende jaren betekent ook een verwachte toename van het arbeidsmarktperspectief voor schoolverlaters en instroom. Volgens E,til (2015) is voor de komende jaren sprake van een grote krapte op alle technische beroepsniveaus in Overijssel, in tegenstelling tot commerciële, administratieve en verzorgende beroepen. Recentelijk wordt echter niet meer alleen naar opleidingen gekeken naar vooral naar de skills of vaardigheden van een beroepsbevolking—en dan vooral hoe die vaardigheden zich ten opzichte van elkaar ontwikkelen.

Skill-gerelateerdheid belangrijke kenmerk van de regionale economie

De arbeidsmarkt en het menselijk kapitaal dat zich in een bepaalde regio bevindt is ‘...één van de belangrijkste, zo niet de belangrijkste productiefactor’ en de drijvende kracht van een regio (Van Oort et al, 2015:46). Met name voor de hoogwaardige maakindustrie—de activiteit die er in Overijssel uitspringt—zijn werknemers met de juiste vaardigheden en werkervaring van belang. Het begrip ‘juist’ is hier de crux. Het is vaak een mengeling van hoger of wetenschappelijk geschoolde en ambachtelijke werknemers met een MBO-achtergrond. Deze laatsten zijn door jaren van bijscholing, ervaring en specialisatie vaak veel waard voor bepaalde bedrijfstakken in de regionale economie. “De nieuwe maakindustrie is de kern van de Nieuwe Economie en is geworteld in het MBO” aldus hoogleraar transitiestudies Jan Rotmans⁵. Het gaat niet alleen om opleidingsniveau, maar doorgaans om de ‘juiste’ diversiteit van specialismen in de regio. “De kennis, ervaring en vaardigheden van de lokale beroepsbevolking in een regio bepalen in hoge mate welke activiteiten in die regio ontwikkeld kunnen worden.” (Van Oort, et al, 2015:47).

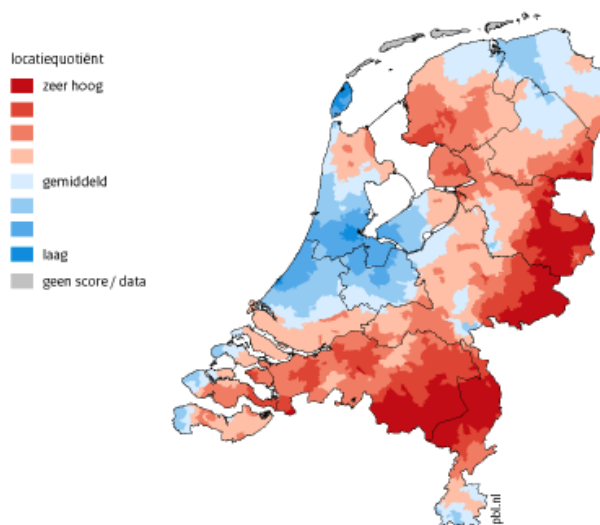
In het hiervoor reeds aangehaalde onderzoek van Van Oort et al (2015) is inzicht in het menselijk kapitaal van een regio ontwikkeld door de uitwerking van het begrip ‘skill-gerelateerdheid’. Skills zijn de vaardigheden die werknemers in een regio bezitten. Een werknemer die een bepaalde hoeveelheid vaardigheden bezit is doorgaans beperkt tot juist die vaardigheden en kan moeilijk aan de slag in andere sectoren die heel andere vaardigheden vereisen. Als een dergelijke werknemer met zijn vaardigheden een nieuwe baan zoekt bij een ander bedrijf, zal dit een bedrijf zijn in een sector die ongeveer dezelfde vaardigheden vraagt als het oude bedrijf. Een werknemer in de chemische industrie zal bijvoorbeeld goed aan de slag kunnen in de biobased industrie, omdat ook deze sector gebaseerd is op chemische reacties en materiaalstromen. Hij zal zijn kennis veel moeilijker kunnen toepassen in de elektrotechnische maakindustrie. Bedrijfstakken die veel gerelateerde bedrijvigheid in een regio aantreffen zijn goed ‘ingebed’ in de lokale arbeidsmarkt.

Indien sprake is van een brede mate van skill-gerelateerdheid tussen de bedrijfstakken in een regio ontstaan voordelen. Van Oort et al (2015) noemen er drie. Ten eerste is sprake van schaalvoordelen in de opleiding van werknemers, omdat de vaardigheden in een brede hoeveelheid sectoren in de regio kunnen

⁵ Toespraak op ‘Clean Tech meets Next Economy’, Blue City Rotterdam, 5 oktober 2016. Rotmans signaleert overigens dat juist in het MBO sprake is van een groeiende kloof tussen wat de nieuwe economie vraagt en wat de leerlingen aan kennis en vaardigheden wordt geleverd. Perspectief op een baan voor MBO-techniek schoolverlaters in de toekomst in Overijssel is nergens als ‘goed’ beoordeeld voor E,til (2015).

worden toegepast en de regio ook aantrekkelijk is om dergelijke werknemers aan te trekken. Ten tweede kan economische tegenspoed in een bedrijfstak worden gecompenseerd door groei in andere, skill-gerelateerde bedrijfstakken die werknemers uit de minder presterende sector eenvoudig kunnen overnemen, want de werknemers hebben grofweg dezelfde vaardigheden. Ten derde is het potentieel van innovatie in een regio groter bij skill-gerelateerde bedrijfstakken. Door de skill-gerelateerdheid spreken de werknemers in verschillende bedrijfstakken dezelfde taal en is kennisoverdracht eenvoudig. Doordat werknemers eenvoudig kunnen communiceren en samenwerken is innovatieve samenwerking eenvoudiger te realiseren dan op grote afstand en is de economische dynamiek in de regio groter.

Figuur 14. De specialisatie in de regionale economie van de Topsector “High-tech systemen en materialen–maakindustrie”



Bron: Van Dongen et al (2014)

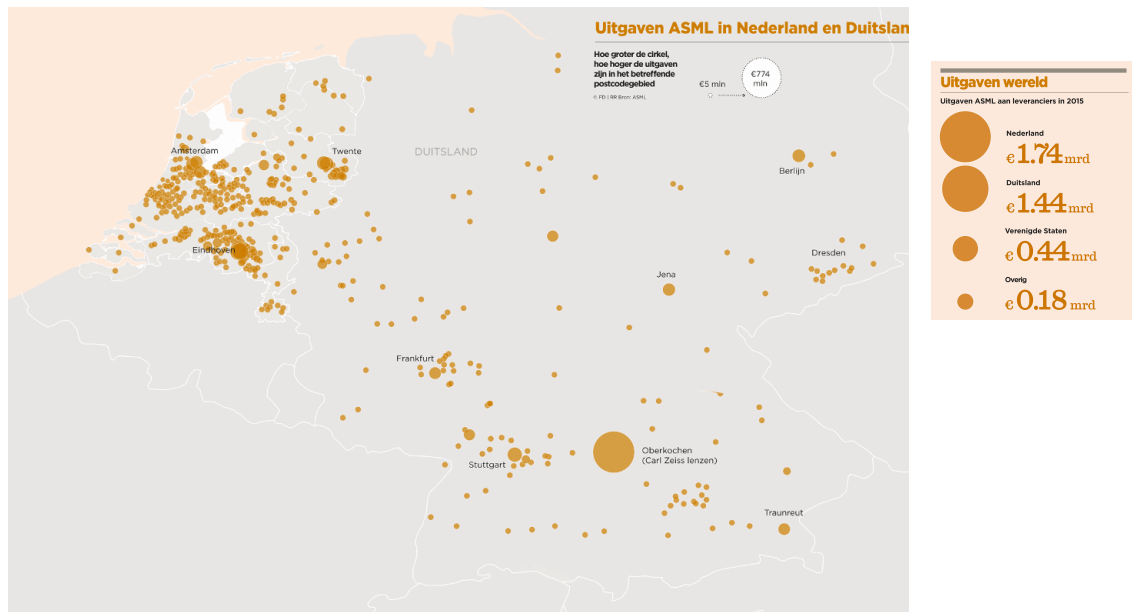
Van Oort et al (2015) hebben Twente op de mate van skill-gerelateerdheid onderzocht (zie bijlage 1). De high-tech maakindustrie is de enige sector in de provincie Overijssel die een goede inbedding combineert met een grote omvang en een clustereffect. Deze goede inbedding van de high-tech maakindustrie betekent dat sprake is van de aanwezigheid van gerelateerde bedrijfstakken in de regio, waardoor sprake is van skill-gerelateerdheid en kans op door groei van deze sector. De high-tech maakindustrie is sterk gespecialiseerd (figuur 14) en kent cross-overs in dienstverlenende bedrijfstakken en onderzoek. De specialisatie in de innovatieve maakindustrie resulteert in een sterk regionaal ecosysteem met innovatie, ondernemerschap en de nabijgelegen universiteit als belangrijk element in het vestigingsmilieu.

Een gevaar van een dergelijke sterke specialisatie is daarbij de kans op een ‘lock-in’: de regio raakt kwetsbaar door de eenzijdige specialisatie. Daarom is het belangrijk dat een drietal sectoren in Twente groeipotentie kent: (a) ICT, (b) life sciences en gezondheidszorg en (c) onderwijs. Deze drie sectoren zijn volgens Van Oort et al (2015) ook goed ingebed in de regio en kennen enige mate van clusterkracht. Het nadeel van deze drie sectoren in Twente is hun omvang; het zijn

kleine sectoren. Door de goede inbedding en de daarmee het skill-gerelateerde karakter van deze sectoren zien Van Oort et al (2015) bij deze drie sectoren echter kans op nieuwe en snelle groei—waarbij ICT zich in de richting van de maakindustrie ontwikkelt en de life sciences zich in de richting van de chemische industrie. De chemie in Twente is eveneens gering in omvang en kent ook nog eens een zwakke inbedding—en daarmee een kans op krimp. De regio's die Twente omringen in Nederland en Duitsland hebben voor de high-tech maakindustrie complementaire specialisaties maar zijn klein in omvang en weinig verstedelijkt waardoor Twente een relatief geïsoleerde regio is.

Van Oort et al adviseren om het beleid in Twente sterker te richten op het matchen van de arbeidsmarkt met de vraag naar vaardigheden en het managen van het ecosysteem van technische startups vanuit de universiteit naar volwassen bedrijven die toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de regio toevoegen. De universiteit en het science park zijn daarin erg belangrijk. Het geïsoleerde karakter van de regio biedt weinig kans op het vergroten van de afzet- en arbeidsmarkt. Uit contacten in de regio concludeerde het onderzoeksteam dat de regio reeds in netwerkverband denkt, met samenwerkingsrelaties van de universiteit en leader firms in binnen- en buitenland. De juistheid van deze strategie blijkt ook uit de sterke relaties die bedrijven in Twente als toeleverancier van ASML onderhouden—hét internationale high-tech sleutelbedrijf in de maakindustrie in Nederland (figuur 14).

Figuur 14: Uitgaven van ASML aan zijn toeleveranciers in Nederland en Duitsland.



Bron: FD, 2 oktober 2016.

Vernieuwende cross-overs in de regio hebben betrekking op dienstverlening en onderzoek (R&D). De relatief kleine chemiesector in Twente kent vernieuwende cross-overpotenties in kunststof, synthetische vezels en meetapparatuur.

Van Oort et al (2015) concluderen dat de regio als kraamkamer fungeert bij nieuw ondernemerschap maar dat het toch moeilijk voor de regio is om veelbelovende starters lange tijd vast te houden en te laten bijdragen aan de lokale productiviteit

en arbeidsmarkt. Ook dit is een belangrijk aandachtspunt voor regionaal-economisch beleid en daarmee voor het vestigingsbeleid.

TENSLLOTTE

In dit essay is ingegaan op logistiek-economische structuurveranderingen en de impact op Overijssel. Tevens is kort gekeken naar enkele aspecten gerelateerd aan de regionale arbeidsmarkt. De wijze waarop in dit stuk naar Overijssel is gekeken is sterk gerelateerd aan de huidige ontwikkelingen; er is niet gekeken naar radicale structuurbreken.

Een aantal structuurveranderingen heeft impact op Overijssel, zoals de groei van Oost-Europa en de relatieve afname van de impact van de mainports. Ook andere structuurveranderingen zijn merkbaar, zoals het toenemende belang van de circulaire, leen- en biogebaseerde economie en de opkomst van 3D-printing.

Er is in dit stuk daarmee niet ingegaan op mogelijke revolutionaire ontwikkelingen die Overijssel diepgaand zouden kunnen beïnvloeden, zoals de ‘hyperloop’ van ondernemer Elon Musk, ontwikkelingen die ook niet kunnen optreden in de komende decennia. Of denk de veelbesproken ontwikkeling naar intelligente transportsystemen waarbij een voorraad intelligente zelfrijdende auto’s de passagier laat instappen naar zijn bestemming wanneer hij/zij dat wil.

“Overijssel wordt steeds normaler” is een belangrijke boodschap van Benschops boek “Waar verdient Overijssel zijn geld mee in 2030?” Het is te hopen dat Overijssel weer wat abnormaler wordt en een toekomst krijgt als één van de topcentra van de high-tech maakindustrie in ons land, naast—en in samenhang met—Eindhoven en de andere maakindustrie clusters. De maakindustrie moet het vooral hebben van startups, kennis-relaties, skill-relatedness en de ondernemende technische universiteit. De hoogwaardige en gespecialiseerde logistieke sector in Overijssel is daarbij een belangrijk kenmerk van het vestigingsmilieu, het is geen sector die een dragende rol gaat spelen in de economische toekomst van de provincie. Het is een reactieve sector, die zich moet aanpassen aan de wensen van de belangrijke bedrijven in de regio, zoals Scania, en die daarbij in de komende jaren de blik zeker oostwaarts moet richten.

Referenties

BCI (Buck Consultants International) (2015) Monitor Logistiek en Goederenvervoer voor Nederland. BCI: Nijmegen/Den Haag.

Benschop, H.P (2016) Waar verdient Overijssel zijn geld mee in 2030? Zwolle: Trendbureau Overijssel.

Bongard, R., B. Rooijakkers & F. van Berkel (2013) Trends in international sourcing, in: Internationalisation Monitor 2013, 98-113, Den Haag: CBS.

CBS (2013) Internationalisation monitor 2013, CBS: Den Haag.

CBS (2014) De regionale economie 2013, CBS: Den Haag

CBS (2015) De regionale economie 2014, CBS: Den Haag

CBS (2016)
<http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=83028ned&D1=1-3&D2=0&D3=0&D4=116,129,142,155,168,171-184&STB=G1,G2,G3,T&VW=T>

De Backer, K. *et al.* (2016), “Reshoring: Myth or Reality?”, *OECD Science, Technology and Industry Policy Papers*, No. 27, OECD Publishing, Paris.
<http://dx.doi.org/10.1787/5jm56frbm38s-en>

Danish Ship Finance (2015) (Danmarks Skibskredit A/S) Shipping Market Review November 2015, www.shipfinance.dk

Dongen, F. van, O. Jonkeren en O. Raspe (2014) Topsectoren en regio's. De relatie tussen vestigingsplaatsfactoren en de concentratie van de topsectoren, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

Ellen MacArthur et al (2015) Growth within: a circular economy vision for a competitive Europe, beschikbaar via:
https://www.mckinsey.de/files/growth_within_report_circular_economy_in_europe.pdf

E,til (2015) Kerncijfers arbeidsmarkt provincie Overijssel, Uitgave Februari 2015, <http://overijssel.databank.nl>.

Hoekstra, M. (2015) Locatiedynamiek bij Europese distributiecentra. Rotterdam, EUR.

Hintjens, J. et al (2014) Vlaams Nederlandse Deltamonitor 2014. Druk op het hinterland, EUR/UA: Rotterdam/Antwerpen.

Immers, B. en J. van der Waard (2013) Trendbreuk in mobiliteitsontwikkeling, presentatie voor Provincie Zuid-Holland.

KennisDe Logistiek (2016) <http://www.kennisdclogistiek.nl/publicaties/logistieke-bedrijven-trouw-aan-overijssel>

- Kuipers, B. & M. Nijdam (2008) *Bouw-, service- en bestelverkeer in het bonkend hart van Rotterdam stad & haven*, Rotterdam: Erasmus Universiteit Rotterdam (RHV)
- Kuipers, B., W. Manshanden, A.C. Muskens, G. Renes, M. Thissen & J. Lighthart (2003) *De maatschappelijke betekenis van doorvoer. Een onderzoek naar de zuivere doorvoer van goederen door de Nederlandse zeehavens*, Delft: TNO Inro.
- Kuipers, B. & Th. Vanelander (2015) *De toegevoegde waarde van zeehavens. Antwerpen en Rotterdam: centra van hoogwaardige logistieke toegevoegde waardecreatie?* Tijdschrift Vervoerswetenschap, 51 (3) 83 - 97
- Oort, F. van, A.Weterings, L. Nedelkoska & F. Neffke (2015) *Ruimte geven aan economische vernieuwing. Arbeidsmobiliteit en skill-gerelateerdheid in Nederlandse regio's*, Utrecht: Universiteit Utrecht.
- Paazl (2016) <https://www.paazl.com/nl/onderzoek-afhaalpunten-groeien-in-populariteit/>
- Raspe, O., A.Weterings, M. Geurden-Slis & G.van Gessel (2012) *De ratio van ruimtelijk-economisch topsectorenbeleid*, Planbureau voor de Leefomgeving & Centraal Bureau voor de Statistiek: Den Haag.
- Rifkin, J. (2014) *The zero marginal cost society. The internet of things, the collaborative commons, and the eclipse of capitalism*, New York, Palgrave Macmillan.
- SEO/TNO/BCI (2006) *Economische effecten Schiphol*, SEO: Amsterdam.
- Snellen, D., G. Romijn & H. Hilbers (2015) *Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving Cahier Mobiliteit*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving en Centraal Planbureau
- SZW (2014) *Kamerbrief visie reshoring*, Den Haag: Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.
- Stalk Jr, G. (2009). *The threat of global gridlock. Harvard Business Review*, 87(7-8), 126-132.

