

## Mainport

Auteur: Celina Bron student Logistiek Hogeschool van Amsterdam

**Tijdens de masterclass City & Mainport Logistics van KennisDC Amsterdam en de Hogeschool van Amsterdam is een aantal masterclasses gegeven. Doel van de masterclass was om aan de hand van presentaties, workshops en pitches van logistieke innovaties vanuit onderzoek & praktijk, de laatste stand van zaken weer te geven over City & Mainport Logistics.**

De masterclass Mainport bestond uit drie korte presentaties gegeven, waarvan een verslag hieronder wordt weer gegeven. In de eerste presentatie presenteerde Abdel El Makloufi de resultaten van de benchmarkstudie die het lectoraat nu al enkele jaren uitvoert. De tweede presentatie werd gegeven door Fabian Rutte en Emeka Ojeah, twee studenten die de minor Airport Seaport Logistics hebben gevolgd aan de Hogeschool van Amsterdam. Voor hun minor hebben zij onderzoek gedaan naar de langjarige effecten van een stimuleringsprogramma Transactie Model Shift (TMS) van Rijkswaterstaat. Tijdens de derde presentatie werd de roadmap logistiek voor de foodsector van de MRA gepresenteerd door Melika Levelt. Zij heeft samen met collega onderzoeker Kees-Willem Rademakers onderzoek gedaan naar de mogelijke logistieke uitdagingen voor de foodsector in de MRA.

### **Benchmark “internationale concurrentiepositie van de mainports regio’s”**

Abdel El Makhloufi presenteerde de voorlopig resultaten van het benchmark onderzoek van 2016. Het onderzoek vergelijkt Nederlandse mainports Amsterdam-Rotterdam-Schiphol met 24 andere mainport regio’s in de wereld op 10 key-factoren, waarbij tientallen indicatoren per factor.

In de nieuwe benchmark 2016 staan de twee Nederlandse mainports Rotterdam-Amsterdam op de 4<sup>e</sup> plek. Dat is een geringe daling ten opzichte van 2013.

Benchmark is het vergelijken van de prestaties en werkwijzen van het eigen bedrijf, de eigen organisatie met die van leidende concurrenten en/of met die van toonaangevende organisaties in andere bedrijfstakken.

Tijdens dit benchmark onderzoek is de mainport regio van Nederland, de havens van Rotterdam-Amsterdam en mainport Schiphol, vergeleken met die van 20 andere concurrerende mainport gebieden. Op deze manier wordt er onderzocht wat de belangrijkste factoren zijn die de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse mainport bepalen. Zo, kunnen sterkte en zwakte punten worden geïdentificeerd en lessen worden gehaald uit de best scorende mainports. Daarnaast is het waardevol om in te zien wat er goed en niet goed gaat in de onderlinge samenwerking van de Nederlandse mainport, en waar eventuele verbeterpunten zitten.

Dat het onderzoek uitgevoerd wordt is belangrijk in het licht van de huidige discussies rondom de internationale positie van de Nederlandse mainports (haven en luchthaven). Op dit moment zijn er een aantal grote uitdagingen (globale trends) aan de gang, deze hebben invloed op de mainports. Denk aan: globalisering en multi-polaire wereldorde, meer mensen, grotere economie, klimaatverandering, schaarste aan grondstoffen en technologische vooruitgang. Dit betekent voor de mainports dat ze hun ketens moeten optimaliseren, het aantal (lege) kilometers moeten

verminderen, duurzame logistiek moeten gebruiken en moeten leren omgaan met toenemende schaarste.

Een paar opmerkelijke dingen die uit het onderzoek naar voren kwamen waren dat de mainport (haven en luchthaven) van Shanghai harder groeit maar toont een laag score op de factor dienstverlening (diensten en services) die gerelateerd zijn aan logistiek en mainports'' . Ook toont de arbeidsmarkt in Nederland een wat relatief lagere score in vergelijking met de top 3 van mainport regio's. De verklaring hiervoor is enerzijds dat het aandeel werklozen per totaal aantal inwoners in de regio relatief hoger ligt dan andere concurrerende mainport regio's. Anderzijds, het aandeel hoog opgeleid personeel van de totale beroepsbevolking is in verhouding lager dan in andere concurrerende regio's. Dit heeft ook relatie met een lager score van innovatie en R&D activiteiten in de Nederlandse mainport regio's. De verklaring hiervoor is dat er minder wordt geïnvesteerd in R&D activiteiten in deze regio's ondanks aanwezigheid van hoger opgeleide personeel. Afgezien dit gegeven heeft de regio Rotterdam-Amsterdam voldoende hoger opgeleiden en zouden ze meer moeten kunnen innoveren dan dat ze op dit moment doen.

Om de benchmark meer maatschappelijk impact te bij de stakeholders worden momenteel een aantal stappen genomen zoals: Ten eerste moeten de factoren en indicatoren verder verdiept worden. Ten tweede moet de benchmark regio uitgebreid worden. Op dit moment wordt er een top 24 gemaakt, dat zou de top 50 van mainport regio's moeten worden. Ten derde moeten de keuze indicatoren op een andere manier gemeten worden, er zijn nieuwe technieken op de markt en daar zou gebruik van gemaakt moeten worden. Ten vierde zullen de rapporten jaarlijks gepubliceerd moeten worden. En als laatste zou de opbouw en het onderhoud van de datamarkt verbeterd kunnen worden.

## Ontsluiting en hergebruik Transactie Model Shift-archief

In 2010 werd 48% van de producten in Europa met een vrachtwagen vervoerd. Als de economie gaat groeien zullen de wegen in Nederland overvol worden. Daarom moet er onderzoek gedaan worden naar het transporteren via rails of binnenvaart.

TMS was een bedrijf dat vanaf 1996 tot 2006 bedrijven advies heeft gegeven over de manier van vervoeren. Hun doel was om bedrijven te stimuleren efficiënter tot wegvervoer en kansen aanreiken voor een andere manier van vervoeren. Er wordt te weinig gebruik gemaakt van de verschillende soorten modaliteiten en bedrijven weten niet waar hun kansen liggen. In 2006 is TMS gestopt en is van de ongeveer 700 rapporten 15% vernietigd.

In 2015 hebben een 5 tal studenten van de Hogeschool van Amsterdam in samenwerking met Rijkswaterstaat deze rapporten uit het archief gehaald en hebben een aantal rapporten doorgelicht. De data hiervan hebben ze in datasheets gezet.

Dit jaar is eveneens een 5 tal studenten verder gegaan met dit werk. Ze hebben gekeken wat de bedrijven met de toen gegeven adviezen hebben gedaan. Sommige bedrijven die toentertijd geen advies hebben gekregen om aan modelshift te doen, hebben uiteindelijk toch de overstap gemaakt naar rails of binnenvaart. Nog lang niet alle rapporten zijn doorgenomen, hier zal een ander team volgend jaar mee verder gaan.

Het verdere vervolgtraject zal bestaan uit de methodiek verbeteren, de verkregen informatie beter benutten om de RWS doelen te behalen, verder incorporeren, samen werken met het CBS en een taak verdeling maken zodat duidelijk is wie wat moet doen.

Tot nu toe hebben ze de volgende conclusie kunnen trekken. Modalshift vindt plaats, ook bij bedrijven die toentertijd geen positief advies hebben gehad. Dit biedt veel potentie voor de toekomst. Transport over het water wordt makkelijker bevonden dan via het spoor, maar om de potentie van het spoor verder aan te tonen zou er onderzocht moeten worden hoe vervoeren via het spoor nog aantrekkelijk gemaakt kan worden.

## Roadmap logistiek voor de foodsector van de MRA

Agri & Food is een topsector voor Nederland. Ze zorgt voor 10% van ons nationale inkomen, is wereldwijd hofleverancier van innovaties en Nederland is de 2<sup>e</sup> exporteur van agri-food producten wereldwijd. Voor de MRA heeft Agri & Food een toegevoegde waarde van €3,55 miljard en zorgt voor de sterkste groei binnen MRA. De foodsector staat echter steeds meer onder druk. Dit komt door de groeiende bevolking, de wereldwijd toenemende schaarste aan grondstoffen en toenemende eisen van consumenten. De consument wil producten van hoge kwaliteit, geen last hebben van de leveringen qua drukte en lucht vervuiling, de producten thuis bezorgt krijgen en een supermarkt om de hoek hebben.

Daarom is de vraag gesteld “wat zijn de logistieke uitdagingen voor de foodsector in de MRA om: 1) in 2025 een license to operate te hebben en 2) innovaties in food producten en diensten mogelijk te maken. Melika Levelt en Kees-Willem Rademakers zijn met dit vraagstuk bezig gegaan en hebben de volgende conclusies getrokken:

Er zijn vijf verschillende schakels, elke schakel kent zijn eigen uitdagingen. Bij de producten AGF, graan, zuivel en vlees (1) is de logistiek vanuit met name Noord-Holland Noord nu efficiënt

georganiseerd over de weg. De vraag is of dit zo blijft bij verdere groei van de sector in de regio. We weten echter niet op welke termijn dit een probleem zou kunnen worden. Daarom is het nodig nu al scenario's te ontwikkelen waarin voor de verre toekomst wellicht vervoer over water een oplossing wordt. Voor de komende jaren is dit echter niet een ontwikkeling om in te zetten aangezien de logistiek niet knelt. Voor de voedselverwerkende bedrijven (2) zijn de voornaamste logistieke uitdagingen het zonder overlast organiseren van aan- en afvoer in een toenemend verstedelijkte omgeving en het organiseren van de logistiek bij deelname in de circulaire economie. Om verkeerhinder in drukke steden te verminderen en de emissies van de aan- en afvoer te laten dalen zal gekeken moeten worden hoe de logistiek er uit kan komen te zien. De opgave voor internationale logistiek en handel (3) zit hem vooral in de rol van (internationale logistieke) terreinbeheerders als Havenbedrijf Amsterdam en SADC die een positie in de foodsector willen versterken. De vraag is hoe zij dit kunnen doen. Voor internationale handelaren en logistiek dienstverleners is het efficiënter beleveren van klanten (winkels) in Europa, door samen te werken, een belangrijke uitdaging.

Voor de B2B markt (4) brengt met name online handel grote veranderingen met zich mee. De verwachting is dat in de toekomst Agri & Food meer service en kennis moet kunnen bieden. Handel en logistiek zullen fysiek minder sterk met elkaar verbonden hoeven te zijn. De B2C markt (5) zal steeds meer gaan naar kleine winkels, thuisbezorging en korte lokale/ duurzame/ snelle ketens. Dit vereist een heel andere logistiek dan de huidige dominante logistiek van dikke stromen en lage kosten. Hoe aan deze eisen voldaan kan worden zonder de logistiek kosten te hoog te laten oplopen en/of de leefbaarheid van steden onder druk te zetten, is hier een belangrijke logistieke vraag. Samenwerking en het gebruik van nieuwe modaliteiten (bijvoorbeeld kleine elektrische vrachtwagens\_ zijn waarschijnlijk de richting waarin oplossingen gezocht moeten worden..

De roadmap wordt nog verder afgerond en is de basis voor een vervolgonderzoek. Hierin zal per uitdaging en/of schakel verder de diepte in worden gegaan en gezocht worden naar toekomstbestendige oplossingen voor de logistiek van de agri-food in de MRA.

Het was een informatieve en uiteenlopende masterclass. Er zijn veel verschillende onderwerpen aan bod gekomen waaruit leuke nieuwe vraagstukken voort kwamen. Dit resulteerde in waarde toevoegende discussies. Ook zijn er veel nieuwe contacten gelegd. Kortom een geslaagde middag.