

Logistiek: light is de nieuwe standaard

De concurrentie is er moordend. Maar dat was ook al zo in de goede tijden. Het is inherent aan de branche. In het transport en de logistiek is het in perioden van laagconjunctuur extra hard knokken. Het advies aan vervoerders: blijf weg uit markten waarin je je onvoldoende onderscheidt. Wie daarnaast niet meer innovatief is, is bijna als vanzelf op den duur ook niet meer concurrerend.

De West-Europese transportsector krijgt steeds meer te maken met goedkope Oost-Europese aanbieders. Zij werken met aanmerkelijk lagere productie- en overheadkosten en drukken daarmee de prijzen én de marges nog verder naar beneden. Maar er zijn nog altijd mogelijkheden voor innovatieve vervoerders om zich te onderscheiden. Tot enkele jaren geleden ging het enkel over de prijs en was duurzaamheid een hype. Dat is nu anders: naast een blijvende druk op de prijs is duurzaamheid onomkeerbaar een keihard concurrentiemiddel geworden. Opdrachtgevers worden er op afgerekend en staan er voor open.

Je hoeft geen pure prijsvechter te zijn om te kunnen concurreren op basis van een sterk logistiek concept. "Light is de nieuwe standaard in het wagen- en trailerpark", weet Thijs Rutten, CEO van Emons Group Holding in Milsbeek. "Wie meer per keer kan vervoeren, vermindert niet alleen de CO₂-uitstoot en die van fijnstof, maar dringt ook de files terug." Tel daarbij dat de klant die lagere prijs per pallet, ton of vierkante meter glas graag wil, dus het mes snijdt aan meerdere kanten. Wie in de transportsector wil overleven, moet niet doen wat een ander ook doet. Ook als je een nichemarkt bedient, moet je beter en beter willen worden.

Nederland doorvoerland

In een tijd waarin vrachtwagenchauffeurs en transportpersoneel het werk neerleggen om een betere

cao met een loonsverhoging van drie procent en meer zeggenschap over werktijden en scholing af te dwingen, is het volgens de vervoerders tijd voor een nieuw besef. Nederlandse chauffeurs moeten zich realiseren dat het niet meer vanzelfsprekend is dat zij worden ingezet op een rit van, laten we zeggen, Italië naar Engeland. "Philips maakt ook geen gloeilampen meer in Eindhoven of Roosendaal. En in Tilburg worden al lang geen truien meer gebreid. Tegenover de hogere Nederlandse loonkosten staat immers in deze voorbeelden onvoldoende toegevoegde waarde waarvoor de klant nog wil betalen", aldus Thijs Rutten.

En onze regio? Wel, het Land van Cuijk en Noord-Limburg liggen niet centraal in Nederland, maar wél strategisch tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen enerzijds en het Duitse achterland anderzijds. Op zichzelf is het geen logistieke hotspot, maar zij ligt sterk tussen de logistieke hotspots Venlo/Venray en Arnhem/Nijmegen. De ontsluiting van dit gebied als totaal is multimodaal te noemen. We hebben de A73 en de A77, de Maas en de haven en inland terminal in Katwijk, een spoorlijn doorkruist het gebied en direct over de Duitse grens ligt Airport Weeze. Door het snijvlak van de A77 en A73 ligt het hele Europese achterland open. Zeker voor het containervervoer blijft Nederland een doorvoerland. En daarom breken er ook vanzelf weer betere tijden aan.



Thijs Rutten