

Goederendistributiecentrum voor Rotterdamse haven

Vestigingsplaats niet noodzakelijk binnen Rijnmondgebied

Door het toenemend gebruik van containers en schaalvergroting die bij de overslag daarvan optreedt, wordt verwacht dat de Rotterdamse haven als overslagpunt voor containers een steeds belangrijker rol gaat spelen. De haven zal als 'mainport' voor de containerlijndiensten gaan functioneren en hierdoor kan het aandeel van de zogenaamde 'less-than-containerloads' (LCL's) in de vervoersstromen sterk stijgen. Momenteel heeft Rotterdam een relatief zwakke positie op de markt voor het behandelen van LCL's. Er is dan ook behoefte aan capaciteitsuitbreiding om de verwachte groei het hoofd te kunnen bieden. De vorm waarin deze uitbreiding tot uitdrukking kan komen is een goederendistributiecentrum. In dit artikel komt aan de orde of een dergelijk centrum aan de vraag tegemoet komt en of die vraag leidt tot een behoefte aan zo'n centrum *binnen* het Rijnmondgebied.

REDACTIE AGORA

Een goederendistributiecentrum is in dit verband een organisatie waarin door verschillende partijen diensten worden aangeboden die verband houden met containeroverslag. Deze diensten kunnen onder meer bestaan uit:

- het samenvoegen van LCL's voor dezelfde bestemming tot full-container-loads (FCL's), het zogenaamde 'stufen' of 'groupage';
- splitsen van volle containers tot LCL's met verschillende bestemming, het zogenaamde 'strippen';
- distributiehandelingen, zoals opslag, ordersamenstelling, voorraadbeheer en controle;
- ondersteunende of gelieerde activiteiten, zoals containerreparatie, douanediensten, horecafaciliteiten en bewaking.

Verladers

De vraagzijde van de markt bestaat uit verladers die hun produkt voor vervoer aanbieden. Aan de ene kant gaat het, vanuit Nederlands oogpunt bekeken om expor-

teurs. Voor deze verladers kunnen de transportkosten middels een distributiecentrum verlaagd worden. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer een produktielocatie meerdere LCL-orders voor verschillende bestemmingen ontvangt. Dan kunnen deze LCL's gegroepeerd worden tot een FCL en efficiënt naar het distributiecentrum vervoerd worden. Daar wordt de lading dan in eerste instantie gestript tot LCL's, waarna deze weer met andere LCL's met dezelfde bestemming gegroepeerd worden tot FCL's. Uiteindelijk worden de op het distributiecentrum samengestelde FCL's vervoerd naar het overslagbedrijf, waarna zij naar hun verschillende bestemmingen verscheept worden.

Naast dit type verladers zijn er ook buitenlandse verladers die hun produkten in containers naar West-Europa vershippen. Voor buitenlandse verladers die zich op een nieuwe markt richten kan het distributiecentrum de volgende diensten verrichten: strippen van de inkomende lading, tijdelijke opslag, vervoer naar eindbestemming en de eventuele groupage die hieraan vooraf gaat. De kracht van het distributiecentrum

schuilt hierin dat alle benodigde handelingen tussen overslag en vervoer naar de eindbestemming op één locatie verricht kunnen worden.

In het geval van een verlader die opereert op een enigszins bewerkte markt en de daaruit ontstane behoefte aan het in eigen beheer uitvoeren van distributieactiviteiten, kan het distributiecentrum ook een rol vervullen. Via het distributiecentrum kan men geleidelijk met de eigen marktpositie meegroeien totdat men het gehele distributieproces in eigen beheer uitvoert.

Aanbodzijde

De verladers vormen de belangrijkste partij aan de vraagzijde van de markt, maar kunnen het regelen van het vervoer ook uitbesteden aan intermediairs (tussenpersonen). In zo'n geval is de tussenpersoon een aanbieder van diensten aan de verlader en vrager van andere diensten zoals transport (zee, weg, rail), overslag, groupage, opslag en dergelijke.

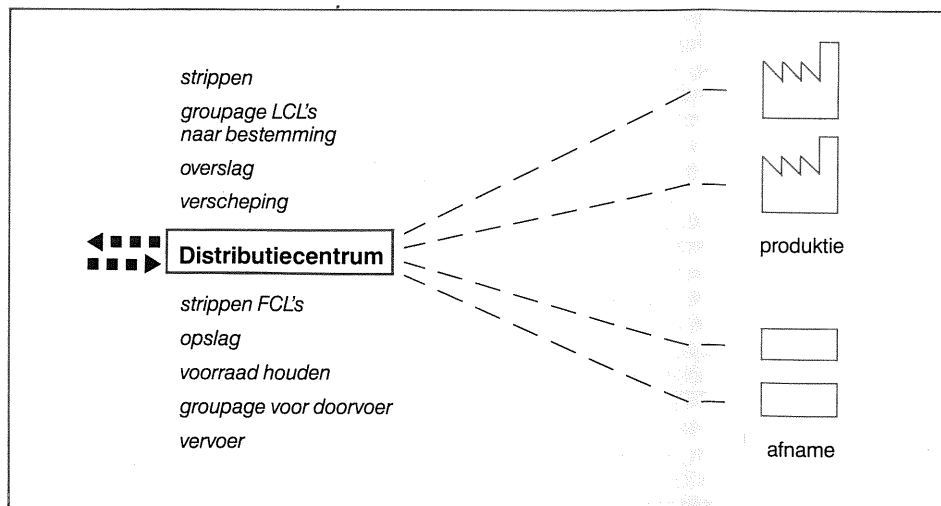
Partij aan de aanbodzijde zijn degenen die zich fysiek met het te verladen produkt bezighouden. Zij zijn het die het transport, de overslag, de groupage, de opslag en dergelijke uitvoeren, de zogenaamde operators. Kort samengevat bestaat de markt uit vragers (verladers), tussenpersonen (onder andere expediteurs) en aanbieders (operators), waarbij het LCL-ladingen betreft die, al of niet gegroepeerd tot FCL, aankomen in Rotterdam om van daaruit naar de afnemers vervoerd te worden.

Het distributiecentrum is een schakel in de totale transportketen, die afhankelijk van bestemming en herkomst van de betreffende LCL, verschillende taken kan hebben. Deze mogelijke taken worden voor de verschillende situaties in de figuur visueel weergegeven.

De partijen op de markt zullen verschillende afwegingen maken bij de beslissing over het al dan niet inschakelen van het distributiecentrum in de transportketen. Als uitgangspunt kan gesteld worden dat het distributiecentrum ingeschakeld zal worden wanneer hierdoor de kosten van de totale transportketen lager uitvallen. Alle partijen zullen echter moeite hebben met investeringen in een dergelijk centrum:

- verladers, omdat juist het ontwijken van investeringen hun ertoe zal brengen de distributieactiviteiten in te huren of te kopen;
- tussenpersonen, omdat daarmee de flexibele positie als vrager van diensten verspeeld wordt, omdat men ook gedeeltelijk aanbieder wordt. Gezien de markt is dat een zwakkere positie die een tussenpersoon zal trachten te ontwijken;
- uitvoerders, omdat zij een relatief zwakke

Figuur: Afhankelijk van bestemming en herkomst van de LCL's kan het distributiecentrum verschillende functies vervullen.



marktpositie innemen; zij kunnen niet beslissen over het al dan niet inschakelen van het distributiecentrum, en zullen dus zeker zeer terughoudend zijn wat betreft investeringen in een dergelijk centrum.

Het opzetten van een distributiecentrum zal dus, hoewel beantwoordend aan de vraag, moeilijkheden ondervinden vanwege een geringe investeringsbereidheid; men is enerzijds nog onzeker van de richting waarin de vraag zich zal ontwikkelen, anderzijds wil men de relatief sterke marktpositie als vrager niet opgeven.

Overheid

Er is echter nog een, niet tot de markt behorende partij, die als belanghebbende bij de totstandkoming van het goederendistributiecentrum aangemerkt kan worden: *de overheid*. Het belang van de overheid bij de totstandkoming van een distributiecentrum in het Rijnmondgebied ligt onder meer in de positieve werkgelegenheidseffecten voor dat gebied. Verder kan het distributiecentrum een bijdrage leveren aan het totaal van de mogelijkheden die de Rotterdamse haven biedt en daarmee de concurrentiepositie van Rotterdam ten opzichte van die van andere havens (Antwerpen, Hamburg) versterken.

Voor de overheid geldt dus dat de realisatie van het distributiecentrum gunstige sociale en economische effecten met zich meebrengt. Om de status quo tussen de marktpartijen te doorbreken zou de overheid als belanghebbende initiatieven moeten nemen om op de vraag in te spelen.

In de huidige situatie wordt alleen binnen de bestaande structuren op de vraag ingespeeld. De aanbiedende partijen, de operators, zien de behandeling en afhandeling van LCL's als onderdeel van hun totale activiteiten. Het gevolg hiervan is dat een aantal activiteiten, zoals opslag, op relatief dure havenlocatie geschiedt. Daardoor vinden veel van de aan de LCL's verbonden activiteiten in nabij gelegen concurrerende havens plaats (Antwerpen, Bremen, Hamburg). Door locatievoordelen (grondkosten) en specialisatie is men daar goedkoper uit. De operators zijn de enigen die op basis van de door hen ingeschatte vraag het aanbod tot stand kunnen brengen. Om deze reden is een aantal van deze operators benaderd en is hun gevraagd naar de eisen voor een distributiecentrum en de mogelijkheden van een dergelijk centrum. Ten aanzien van de voor de operators belangrijkste ladingen, de LCL's, verwachten zij allemaal dat het aandeel en het volume de komende jaren zullen stijgen. Men vertrouwt er in de eerste plaats op dat de containerisatie zich verder door zal zetten en men verwacht tevens dat de bestaande verhouding FCL : LCL zich geleidelijk zal wijzigen ten gunste van de LCL.

De operators achten een goederendistributiecentrum zoals in het bovenstaande omschreven, zeker levensvatbaar, mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Deze voorwaarden zijn onder te verdelen in een aantal hoofdgroepen:

Voorwaarden ten aanzien van het intern functioneren van een distributiecentrum:

- het centrum moet niet vallen onder de haven-CAO;
- 24-uurs douanedienst;

- overdekte laad- en losmogelijkheden;
- inzetbaarheid zware heftrucks moet mogelijk zijn.

Voorwaarden ten aanzien van de locatie:

- een goede bereikbaarheid via weg en spoor;
- een lage grondprijs;
- een locatie nabij overslagbedrijven.

Locatiekeuze

Operators maken hun locatiekeuze op basis van een afweging tussen vier kostensoorten: *arbeidskosten (CAO), transportkosten (afstand), grondkosten en kapitaalkosten*. Dat in een aantal gevallen die afweging al heeft geleid tot een vestiging buiten het Rijnmondgebied blijkt uit vestigingen van operators in Rhoon en Bergse Hoek (Network), in Enschede en in Roosendaal (Damco). De keuze voor de vestiging van het distributiecentrum in of buiten het Rijnmondgebied hangt in belangrijke mate samen met de binding aan de Rotterdamse haven.

Voor de *technische* uitvoering van haar taak is het distributiecentrum niet gebonden aan een locatie in de nabijheid van de haven; de enige strikte eis in dit verband is dat het distributiecentrum over de weg bereikbaar is. Anders wordt het wanneer één en ander in *kostentechnisch* opzicht bekeken wordt. De aan- en afvoer van de producten gebeurt per definitie in de haven, zodat een afweging gemaakt moet worden tussen:

- transportkosten; voor de aan- en afvoer van het produkt is het distributiecentrum aangewezen op de in de haven aanwezige container-overslagbedrijven. Dit houdt in dat hoe verder men van de haven opereert, hoe hoger de transportkosten van en naar die overslagbedrijven zullen zijn.
- grondkosten; het distributiecentrum heeft veel ruimte nodig. De benodigde grond heeft een prijs die in het algemeen dicht bij de haven relatief hoog is. De prijs kan afnemen (tot een bepaald niveau) bij toenemende afstand tot de haven.
- arbeidskosten; arbeidskrachten zijn in de haven vanwege de daar geldende CAO relatief duur.
- kapitaalkosten; deze hebben weinig relatie met de afstand tot de haven, tenzij het benodigde pand elders goedkoper te

verwerven is (lagere investering, dus lagere rentekosten).

Men dient vanuit de haven, op zoek te gaan naar het punt waar de totale kosten het laagst zijn. In deze zin is het distributiecentrum dan ook havengebonden. Maar het gaat dan om een vorm van havengebondenheid van een vestigingsplaats die niet per sé in het havengebied zelf gestalte hoeft te krijgen, en zelfs niet noodzakelijk *binnen het Rijnmondgebied*.

Zekerheid

De vestiging van operators buiten dit gebied wijst al op mogelijke kostenbesparingen. Voor een distributiecentrum geldt ook nog de steeds belangrijker wordende vraag naar betrouwbaarheid en zekerheid van distributie-activiteiten. Vanuit dat oogpunt is een locatie van het distributiecentrum in de haven nadelig. In geval van congestie in die haven door calamiteiten, arbeidsonrust, drukte of piekbelastingen, hebben deze een direct gevolg voor het functioneren van het distributiecentrum. Als het distributiecentrum buiten het havengebied gevestigd zou zijn, heeft men nog de optie om in dergelijke gevallen uit te wijken naar een andere haven (Antwerpen). Hierdoor kan aan de klanten een hogere mate van zekerheid en betrouwbaarheid worden gegarandeerd.

Samenvattend kunnen we zeggen dat er zeker behoefte bestaat aan de activiteiten van een distributiecentrum. De bereidheid tot investeren in een dergelijk centrum is echter gering. Bij het opzetten van een distributiecentrum zal de overheid dan ook stimulerend moeten optreden. De locatiekeuze is daarmee in zekere zin een politieke keuze, waarbij het niet direct noodzakelijk is bedrijfsterrein binnen het Rijnmondgebied aan te bieden.

Auteur: L. Ike
Titel: Goederendistributiecentrum in het Rijnmondgebied? Vestigingsplaatsfactoren en mogelijkheden.
Verkrijgbaar: Verkeersakademie Tilburg, afdeling Planologie.

Waar een eventueel goederendistributiecentrum gevestigd kan worden is nog een open vraag. Ge meente Rotterdam en andere betrokkenen zien het met * aangegeven terrein als een goede locatie. De hieronder gelegen gemeente Albrandswaard protesteert hiertegen; volgens het streekplan moet daar bos komen.

