

Logistiek centrum regio Drachten

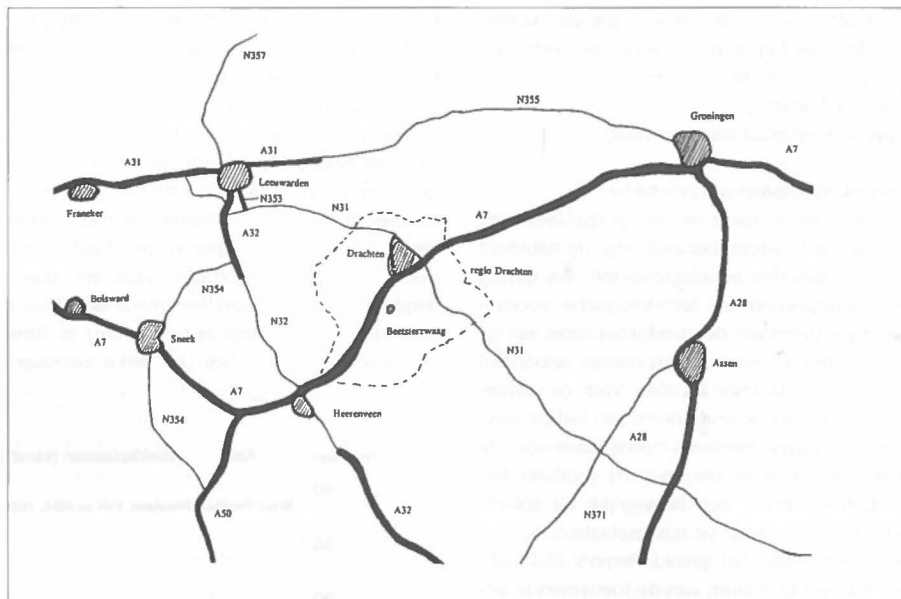
Door de huidige ontwikkelingen op industrieel en logistiek gebied heeft de regio Drachten goede mogelijkheden om uit te groeien tot een logistiek zwaartepunt. Vooral de ligging van het gebied ten opzichte van Europa is hier debet aan.

MARCEL LUDEMA EN
HENS RUNHAAR*

De economische structuur in Noord Nederland is in vergelijking met andere delen van Nederland vrij mager. Dit uit zich in relatief weinig bedrijven en arbeidsplaatsen per hectare grond en aantal inwoners. Daarnaast is de aansluiting op andere economische centra in Nederland -met name de Randstad- nog niet volledig (Ministerie van Economische Zaken, 1995). Ter versterking van de economische structuur in het Noorden wordt er op Europees, nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau hard gewerkt om meer bedrijvigheid aan te trekken. Een belangrijk onderdeel van deze inspanningen wordt gevormd door het verbeteren van vestigingsvoorwaarden, door investeringen in infrastructuur en bedrijventerreinen en het aanbieden van allerlei financiële prikkels waaronder de investeringspremie IPR. Daarnaast bezinnen de regio's zich op de mogelijkheden om tot nu toe onbenutte kansen aan te boren ter versterking van hun economische basis. Zij trachten door diversificatie minder afhankelijk te worden van één of enkele economische sectoren. In dit kader heeft de regio Drachten (zie figuur 1), waar van oudsher de sectoren industrie en dienstverlening een belangrijke rol spelen, de Erasmus Universiteit Rotterdam eind 1995 laten onderzoeken welke groeipotenties de sector transport en logistiek heeft, en welke maatregelen nodig zijn om uitbreiding daadwerkelijk tot stand te brengen.

REGIO DRACHTEN

De regio Drachten kent een sterke oriëntering op de sectoren industrie en dienstverlening (zie



figuur 1. Regio Drachten en het hoofdwegennet in en rond de regio

figuur 2). De werkloosheid is in Nederlands perspectief hoog. De gemeente Smallingerland heeft een werkloosheidspercentage van 18.8 procent, de gemeente Opsterland kent een percentage van 13.8 procent (te zamen vormen zij de regio Drachten). Het gemiddelde percentage in Nederland is 6.4 procent (Bron: gemeente Smallingerland; gemeente Opsterland; CBS-statistiek van de geregistreerde werkloosheid. Cijfers voor 1996). De gemeenten in de regio Drachten steken dan ook veel energie in het aantrekken van meer bedrijvigheid, met name in andere dan bestaande sectoren om zo een meer solide economische basis te verkrijgen. Er worden initiatieven genomen om de aantrekkelijkheid van de regio te verbeteren, waaronder het aanbieden van vestigingsruimte op gunstige locaties tegen relatief lage grondprijzen. Een voorbeeld hiervan is het nieuwe Bedrijvenpark Drachten. Daarnaast worden nieuwe sterktes verkend. Het vermoeden bestaat dat de sector transport en logistiek een nieuwe sterkte kan worden vanwege de gunstige ligging van regio Drachten in Noord Nederland. De regio ligt centraal in de zogenaamde Noordcorridor, die bestaat uit twee transportassen:

◆ Randstad-Lelystad-Heerenveen-Drachten-Groningen-Duitsland/Scandinavië (A6, A50, A7);

◆ Randstad-Zwolle-Meppel-Hoogeveen-Emmen-Ruhrgebied (A1, A28, N37)

Het belang van de Noordcorridor neemt bovendien toe, nu naast Noorwegen de overige Scandinavische landen zijn aangesloten bij de Europese Unie, Polen en de drie Baltische staten een nieuwe economische ontwikkeling doormaken en de verschuiving van het economisch zwaartepunt in Duitsland van het Ruhrgebied naar Bremen-Hamburg en Berlijn zich doorzet.

Bovendien is de regio Drachten goed bereikbaar door de verbindingen met de Noordzee en het IJsselmeer door de haven van Drachten. Daarnaast bevinden zich in de omgeving de luchthavens Eelde en Lelystad en enkele multimodale overslagcentra in respectievelijk Coevorden, Veendam, Leeuwarden, Meppel en Harlingen. Per spoor is de regio Drachten echter niet bereikbaar. De aanleg van de Zuiderzee spoorlijn, die Drachten zou moeten gaan verbinden met Amsterdam, Lelystad, Groningen en Hamburg, is ondanks de pogingen van bestuurders uit Noord Nederland en de euforie omtrent een mogelijke magneet-zweeftrein op dit traject vermoedelijk pas na 2005 aan de beurt, in het volgende Structuurschema Verkeer en Vervoer.

Momenteel is de sector transport en logistiek in de regio Drachten vrij kleinschalig: zij bestaat

voornamelijk uit kleine, met name op het weg-transport gerichte bedrijven.

TRENDS

In principe kan de sector transport en logistiek in combinatie met de sector industrie een nieuwe sterkte van de regio Drachten worden. Huidige ontwikkelingen op industrieel en logistiek gebied, waarvan verwacht wordt dat zij zich in de toekomst versterkt zullen doorzetten, bieden kansen voor een verdere ontwikkeling van deze sectoren:

- internationalisatie van productie;
- globalisatie, *Value Added Logistics* en ontwikkeling in de *mainports*;
- het afnemende aandeel van transportkosten in de totale logistieke kosten en de trend naar centrale distributie;
- Service Logistics;
- een toenemende transportvraag.

•Internationalisatie van productie

In het verleden werd de vestigingsplaatskeuze van bedrijven vooral bepaald door de nabijheid van grondstoffen en afzetmarkten. Als gevolg van deregulering en technologische vooruitgang zijn delen van het productieproces van diverse ondernemingen steeds minder gebonden aan deze traditionele locaties. Voor de uitvoering van *footloose* onderdelen van het productieproces kiezen bedrijven steeds vaker voor de meest gunstige locatie, waarbij locatiekosten en bereikbaarheid een belangrijke rol spelen. Dit heeft verhevigde vestigingsplaatsconcurrentie tussen regio's tot gevolg. Regio's als Drachten kunnen profiteren van de toenemende ongebondenheid van bedrijven aan traditionele locaties omdat zij relatief veel ruimte tegen lage prijzen te bieden hebben.

•Globalisatie, *Value Added Logistics* en ontwikkelingen in de *mainports*

Een tweede gevolg van deregulering en technologische vooruitgang is dat buitenlandse afzetmarkten beter bereikbaar worden. Als gevolg van deze globalisatie neemt de concurrentie toe en worden bedrijven gedwongen zich steeds meer op hun kernactiviteiten te concentreren. Logistieke taken worden in toenemende mate uitbesteed. In dit kader valt de opkomst van *Value Added Logistics* te verklaren: de laatste productiehandelingen zoals assemblage, verpakking, reparatie en service worden in toenemende mate uitbesteed aan gespecialiseerde (vaak logistieke) dienstverleners.

Door verdergaande internationalisatie van productieprocessen en hieraan gekoppelde fysieke distributie worden bovendien hoge eisen gesteld aan levertijd en betrouwbaarheid van transport. *Mainports* vervullen een spilfunctie in de doorvoer naar andere landen. Eisen die aan het overslagproces worden gesteld, worden steeds hoger. De concurrentiepositie van *mainports* zal in sterke mate afhangen van de snelheid en de kwaliteit waarmee de doorvoer op deze *mainports* plaatsvindt. Nederland, met zijn

gunstige ligging aan de Europese vervoersas, vervult een belangrijke positie in Europa. Om aan de veranderende logistieke eisen te kunnen (blijven) voldoen, zullen de Nederlandse *mainports* Rotterdam en Schiphol zich moeten concentreren op hun kernactiviteiten, waaronder de overslag en wellicht in toenemende mate de regiefunctie. Omdat de beschikbare fysieke ruimte in de *mainports* afneemt en de congestie hier toeneemt moeten zij terug kunnen vallen op het (Nederlandse) "achterland". Een eventuele groei is daar makkelijk op te vangen omdat er veelal nog voldoende ruimte beschikbaar is en vaak reeds een basis aan transport- en logistieke voorzieningen aanwezig is.

•Het afnemende aandeel van transportkosten in de totale kosten van fysieke distributie en de trend naar centrale distributie

De transportkosten over relatief kleine afstanden (afstanden van *mainports* naar perifere regio's als Noord Nederland) spelen een steeds geringere rol in de totale kosten van fysieke distributie. In de afweging tussen voorraadkosten (rentederving) en transportkosten heeft minimalisering van de voorraden vaak een doorslaggevende rol. Dit verklaart mede de populariteit van logistieke concepten als *Just In Time* en *Value Added Logistics*. Logistieke dienstver-

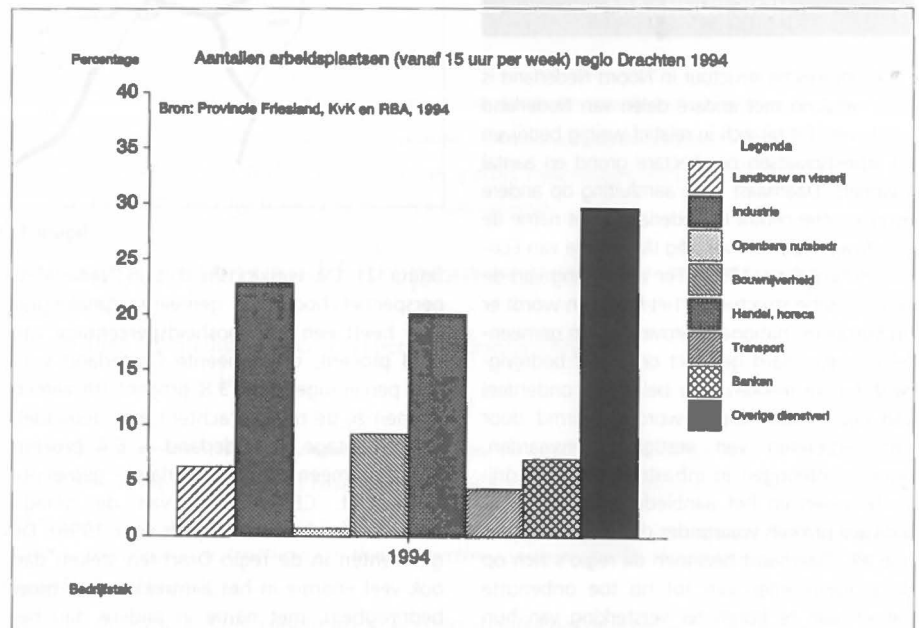
fische locaties. Vanuit deze centra worden producten met vliegtuigen of vrachtwagens voor het gehele Europese continent binnen een bepaalde periode (bijvoorbeeld volgens een 24-uur service) geleverd. Nederland wordt als een gunstige vestigingsplaats voor EDC's gezien. Ongeveer de helft van alle EDC's in Europa is al in Nederland gevestigd (Colin, 1996).

•Service Logistics

Een aantal ondernemingen besteedt in toenemende mate aandacht aan hun *customer service* doordat zij steeds meer worden gedwongen tot een hogere leveringsbetrouwbaarheid en kwaliteitsgaranties. Strategische voorraden op of nabij *mainports* waaruit producten binnen een bepaalde periode naar een afnemer kunnen worden vervoerd, worden voor deze bedrijven noodzakelijk.

•Toenemende transportvraag

Bovenstaande ontwikkelingen leiden tot een toenemende vraag naar dienstverlening op transport- en logistiek gebied. Productieonderdelen worden niet meer noodzakelijk vanuit één centrale plaats uitgevoerd en afzetmarkten worden groter. Meer en grotere afstanden kunnen en worden daardoor overbrugd. Daarnaast leidt toenemende concurrentie tussen bedrijven tot uitbesteding van niet-kernactiviteiten



Figuur 2. Aantal arbeidsplaatsen (vanaf 15 uur per week) regio Drachten (1994).

leners spelen in het laatste stuk van de distributieketen van industriële ondernemingen een steeds grotere rol.

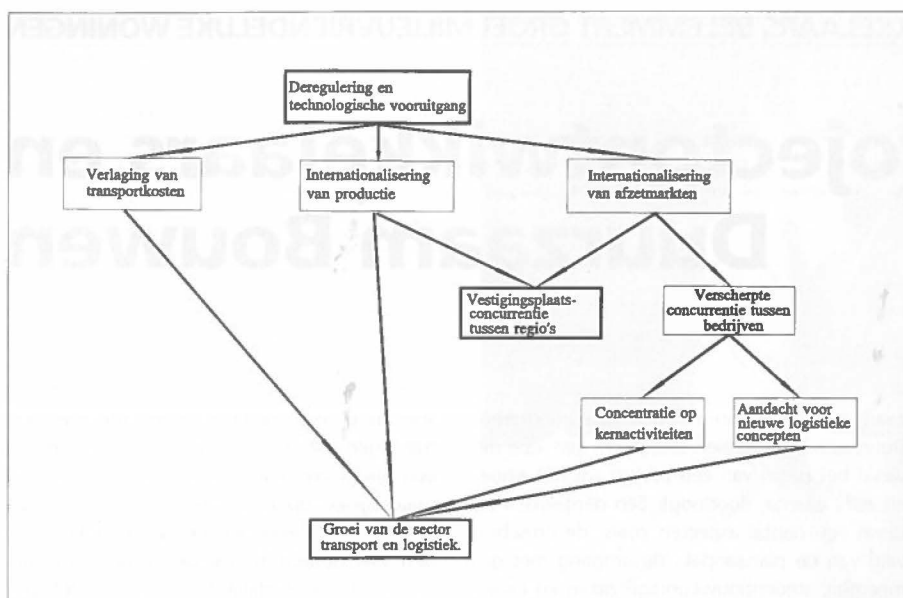
Ook de opkomst van de zogenaamde Europese Distributie Centra (EDC's) kunnen kansen bieden voor regio's in Nederland. Een EDC is een distributiecentrum vanuit welke niet-Europese producenten de Europese markt bevoorraden. Vanuit kostenbesparende motieven worden voorraden van EDC's op die locaties geconcentreerd waar het marktgebied van deze EDC's is afgestemd op de optimale levering van klanten op verschillende geogra-

als transport. De opkomst van nieuwe logistieke concepten tenslotte gaan tevens gepaard met een toenemende vervoersbehoefte.

Figuur 3 geeft weer hoe de hierboven geschetste ontwikkelingen samenhangen.

KANSEN

De regio Drachten kan van deze ontwikkelingen profiteren door haar eigen sectoren industrie en transport en logistiek te versterken. Zij heeft zowel voor verladende als vervoerende bedrijven een aantal gunstige vestigingsvoor-



figuur 3. Samenhang tussen de trends op industrieel en logistiek gebied

waarden te bieden: goede bereikbaarheid, gunstige vestigingsplaatsen tegen relatief lage prijzen, voldoende aanwezige arbeid, het stedelijke voorzieningenniveau door de centrumfunctie van Drachten en ten slotte onderwijsfaciliteiten in en rond de regio. De regio kan zich dus concentreren op het gericht aantrekken van bepaalde industrie en logistieke dienstverleners die voor deze industrie specifieke diensten kunnen leveren.

De hierboven vermelde kansen gelden echter niet alleen voor de regio Drachten, maar ook voor andere regio's met voldoende vestigingsvoorwaarden, als een goede bereikbaarheid en voldoende (gekwalificeerde) arbeid. De regio Drachten heeft (nog) geen echte onderscheidende voordelen ten opzichte van dergelijke regio's. Ontwikkeling van onderscheidende voordelen is echter in toenemende mate van belang. Dit hangt nauw samen met de in het voorgaande beschreven trend van internationalisatie van productie. Bedrijvigheid wordt in toenemende mate *footloose*. Bij hun locatiekeuze vergelijken bedrijven alternatieve regio's op kenmerken als infrastructuur, arbeidsklimaat en aanwezigheid van andere industrie en kiezen voor de meest gunstige locaties. Dit brengt een toenemende vestigingsplaatsconcurrentie tussen de verschillende regio's met zich mee. In eerste instantie profileren regio's zich door middel van comparatieve voordelen ten opzichte van andere regio's. De praktijk wijst uit dat ondanks de verschillen tussen regio's, veel van deze regio's voldoen aan de minimum vestigingsvoorwaarden. Het Europese Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO), alsmede inspanningen van de verschillende nationale en regionale overheden om de vestigingsvoorwaarden in achtergebleven regio's omhoog te trekken zijn hier in belangrijke mate debet aan. Hoewel elke regio in minder of meerdere mate beschikt over comparatieve voordelen hoeft dit dus nog geen garantie op het aantrekken van bedrijvigheid te zijn. Dit geldt ook voor grotere regio's binnen Europa: zo zag Nederland on-

danks haar goede infrastructuur en naam op het gebied van transport en distributie bedrijven als NIKE en BOSE hun Europese Distributie Centra niet in Nederland, maar in Vlaanderen vestigen, waar zij honderden nieuwe arbeidsplaatsen creëerden.

Naast de minimum vestigingsvoorwaarden is het kostenplaatje de doorslaggevende factor in de uiteindelijke vestigingskeuze. In Europa zijn dan ook allerlei subsidieregelingen in het leven geroepen om nieuwe bedrijven aan te trekken en om reeds gevestigde bedrijven te houden: directe subsidies en indirecte als goedkope grond en fiscale voordelen. Sommige regio's in Europa stellen daarbij subsidies afhankelijk van

in andere Nederlandse regio's van toepassing zijn. Hierbij gedacht worden aan de investeringspremie (IPR) en het ISP (Integraal Structuur Plan Noord Nederland). Noord Nederland lijkt dan ook met haar subsidieregelingen een sterke troef in handen te hebben. Met dit comparatieve voordeel ten opzichte van andere regio's zou zij kunnen profiteren van de hiervoor geschetste mogelijkheden om bedrijven uit de sectoren industrie en transport en logistiek aan te trekken. De regio Drachten kan op haar beurt als onderdeel van Noord Nederland van deze regelingen profiteren.

Zoals reeds aangehaald beschikt de regio Drachten reeds over een basis aan industriële activiteiten. Deze basis wil de regio Drachten uitbuiten door zich naast de reeds bestaande mogelijkheden in de regio te richten op logistieke activiteiten, zoals *Value Added Logistics* en Europese Distributie (deze activiteiten worden in Noord Nederland nog weinig uitgevoerd). Indien zij de industrie weet aan te trekken die van deze logistieke activiteiten in belangrijke mate gebruik maakt, kan zij een gunstige verhouding tussen directe versus indirecte arbeidsplaatsen verwezenlijken. Natuurlijk zijn er meer regio's dan Drachten voornemens industriële activiteiten aan te trekken. Noord Nederland kan zich echter niet veroorloven haar kansen door onderlinge concurrentie te verminderen. Beter lijkt het om specialisatie tussen de noordelijke regio's te bewerkstelligen. De stap die de regio Drachten reeds heeft gezet in de richting van haar wens tot het uitbreiden van haar logistieke potenties verdient op zijn minst aandacht bij het opstellen van een strategische ontwikkelingsvisie voor de noordelijke

Tabel 1. Karakterisering sector transport en logistiek in de regio Drachten naar bedrijfstype en aantal werknemers

↓Type / Aantal werkn.→	0	1	2-4	5-9	10-19	20-49	50-99
Wegtransport	10	25	13	4	6	3	3
Binnenvaart	6	3	4	-	-	-	-
Expediteurs	-	-	1	-	-	-	-

Noot: dit betreft beroepsvervoerders. Bron: Kamer van Koophandel en Fabrieken Friesland, Leeuwarden, 1995.

het aantal arbeidsplaatsen dat wordt gecreëerd. Daarbij kan het zowel gaan om het aantal *direct* gecreëerde arbeidsplaatsen als om het aantal *indirect* gecreëerde arbeidsplaatsen. Bedrijvigheid trekt vaak bedrijvigheid aan; wanneer een grote chemische fabriek zich ergens vestigt, zullen vaak ook allerlei toeleverende en andere verzorgende bedrijven maar ook soortgelijke bedrijven 'aanschuiven'. Uit onderzoek blijkt dat verhoudingen tussen directe en indirecte werkgelegenheid van 1 : 3 tot 1 : 6 zonder meer tot de mogelijkheden behoren. Gelukkige regio's kunnen dus door middel van het subsidiëren van directe arbeidsplaatsen een zesvoudig rendement behalen.

Noord Nederland heeft een aantal subsidieregelingen ter beschikking die niet of niet meer

provincies. Van het aantrekken van directe en indirecte arbeidsplaatsen in de regio Drachten kan een veel groter gebied profiteren.

Literatuur

- Colin, J., *Polarisation of European logistical areas and new trends in logistics*, Economic Research Centre, CEMT Round Table 104, 1996
- Herwaarden, E.S. van, *Felle concurrentie in EU om grote industrieprojecten*, NRC Handelsblad, 10 september 1996.
- Ministerie van Economische Zaken, *Ruimte voor Regio's: Globalisering, nieuwe ronde, nieuwe kansen*, Den Haag, 1995.
- Roos, H.B., M.W. Ludema en H.A.C. Runhaar, *Een-Drachtig naar het TLC regio Drachten*, Erasmus Universiteit Rotterdam, Rotterdam, 1995.

*Marcel Ludema en Hens Runhaar zijn werkzaam als docent respectievelijk onderzoeker bij de vakgroep Regionale, Haven- en Vervoerseconomie van de Erasmus Universiteit Rotterdam