



**Buck
Consultants
International**

Strategie Economische Kerncorridor A16

Uitgevoerd in opdracht van:

Gemeente Breda
Gemeente Oosterhout
Gemeente Etten-Leur
Gemeente Moerdijk

Nijmegen, 30 januari 2017

Inhoudsopgave

Blz.

Hoofdstuk 1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Leeswijzer	3
 Hoofdstuk 2 Analyse Kerncorridor Zuidwest	 4
2.1 Kracht van de Kerncorridor	4
2.2 Accent op brede logistiek	6
2.3 Trends en ontwikkelingen in de logistiek	7
2.4 Benchmark met ander regio's	9
2.5 Sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen	10
2.6 Economisch concept van de Kerncorridor	11
 Hoofdstuk 3 Strategie van de Kerncorridor	 14
3.1 Integrale strategie Kerncorridor	14
3.2 Aanpak strategie op juiste schaalniveau	15
3.3 Uitwerking van de zes thema's	16
 Hoofdstuk 4 Vier actielijnen	 26
4.1 Van thema's naar concrete actielijnen	26
4.2 Overzicht van middelen en menskracht	30
 Bijlage 1 Uitwerking gebiedsfoto BOELM	 32
 Bijlage 2 Consultaties in het veld	 52

Hoofdstuk 1 **Inleiding**

1.1 Aanleiding

De BOELM-gemeenten Breda, Oosterhout, Etten-Leur en Moerdijk hebben in 2015 in een Bestuurlijke Miniconferentie met elkaar afgesproken om de krachten te bundelen. Onder meer om de A16-Corridor centraal te stellen in hun ruimtelijk economische samenwerking, waarbij de 'Logistieke Hotspot' en de maakindustrie centraal moeten staan, omdat die sectoren onderling sterk verbonden zijn. Dit moet uiteindelijk leiden tot een gezamenlijke strategie voor de Corridor A16.

Doel van de op te stellen overkoepelende strategie voor de Corridor A16 is:

Het positioneren van de Corridor A16 binnen West en Midden-Brabant, gericht op integrale versterking, branding en vermarkting van de regio als logistieke hotspot in combinatie met de moderne (maak)industrie. De focus ligt op kansrijke markten en segmenten, goederenstromen en infrastructuur, ketens en clustervorming, arbeidsmarktvragestukken en ruimtelijk-economische betekenis.

Het is zeker niet de bedoeling om als deelgebied binnen West-Brabant allerlei regionale zaken nog eens opnieuw te gaan doen. De overtuiging is dat de vier gemeenten gezamenlijk de kracht hebben om **vernieuwing aan te jagen** in de regio West-Brabant en ook om bepaalde zaken als subregio zelf op te pakken, omdat dit het meest effectief is.

De uitwerking van het overkoepelend concept voor de Corridor A16, moet geplaatst worden in het kader van andere (strategische en bestuurlijke) ontwikkelingen in de ruimere regio. Allereerst wordt momenteel in de regio West-Brabant, in het kader van de doorontwikkeling van het RWB, het accent in de samenwerking gelegd op de ruimtelijk-economische samenwerking. Daarbij staan de topsectoren Biobased Economy, Maintenance, Logistics centraal. Hieraan kan de overige maakindustrie (en met name High Tech en Agro & Food) toegevoegd worden. Die (vijf) kernsectoren worden vanuit de regio ondersteund vanuit economisch-, mobiliteit-, arbeidsmarkt- en ruimtelijk orderingsbeleid. Met deze integrale aanpak is in deze discussienotitie rekening gehouden.

Ook is rekening gehouden met de afspraken die onlangs zijn gemaakt om het REWIN van meer middelen te voorzien (hogere bijdrage per inwoner per gemeente). Naast de hiervoor al genoemde inzet op topsectoren en onveranderde inzet op marketing en acquisitie zet het REWIN ook meer middelen in voor de ondersteuning van het MKB. In het kader van het MIRT wordt momenteel een Ruimtelijk-economische Actieagenda uitgewerkt voor West-Brabant en het Hart van Brabant. Ook daar komen onderwerpen als Logistiek, Maakindustrie en Circulaire Economie (waarvan biobased een onderdeel is) in terug.

Er is dus op diverse schaalniveaus het een en ander in beweging en toch hebben de portefeuillehouders Economische Zaken van de vier gemeenten in de periode mei tot en met oktober enkele sessies gehouden om de kracht van de A16-corridor te verkennen en te bepalen tot welke gezamenlijke acties dat zou kunnen leiden.

In de bijeenkomsten hebben de volgende vragen centraal gestaan:

- Hoe kunnen ketens efficiënter worden ingericht (innovatie)?
- Hoe kunnen ketens duurzamer worden ingericht (duurzaamheid)?
- Zijn er nu en in de toekomst voldoende locaties beschikbaar om op de dynamiek van logistiek en maakindustrie in te kunnen spelen, zowel nieuwe kavels als de herontwikkeling van verouderde locaties (ruimte voor bedrijven en infrastructuur)?
- Is er voldoende goed opgeleid personeel aanwezig op alle niveaus (onderwijs en arbeidsmarkt)?
- Zijn we als corridor en als regio West-Brabant nationaal en internationaal wel voldoende onderscheidend zichtbaar (marketing & acquisitie)?

In de overleggen is het vertrekpunt gehanteerd dat de logistiek centraal staat, maar dat cross overs met de maakindustrie en de dienstverlening (bijvoorbeeld IT) van cruciaal belang zijn. Omdat het accent op de corridor is gelegd, is ook de centrale positie van logistiek logisch omdat logistiek de flexibele schakel is in allerlei productketens. In een minicollage over recente ontwikkelingen in de economie en logistiek is het beeld met elkaar gedeeld dat nieuwe ontwikkelingen in ketens (e-commerce en omnichannel verkoop van producten, circulaire ketens, maintenance) veel zo niet alles met logistiek te maken hebben. Daarnaast is, kijkend naar de corridor, ook gekeken naar de multimodale infrastructuurbundels die de corridor domineren en naar de diverse bedrijventerreinen langs de corridor. Maar ook is uitvoerig stil gestaan bij de krapte op de arbeidsmarkt en de kracht van 'het verhaal van de regio'

In de discussies werd al snel de conclusie getrokken dat het accent op de A16 onvoldoende recht doet aan ontwikkelingen langs andere assen in het gebied, denk daarbij aan de A27, A17, A59 en de A58, maar ook aan de spoorlijnen, de waterwegen, shortsea en zeevaart (haven) en de nabijheid van Woensdrecht. Bovendien blijkt ook uit de feiten dat de vier gemeenten door hun economische omvang, de aanwezige bedrijven en (kennis)instellingen ook gezien kunnen worden als een **Kerncorridor** voor de ruimere regio (West- en Midden-Brabant).

De **urgentie om tot een gezamenlijke strategie te komen is groot**. Andere regio's zitten niet stil. In vergelijking met concurrenten, zoals Venlo en Midden-Brabant, worden acties en projecten in West-Brabant trager of minder concreet opgepakt. Een korte illustratie in dit verband:

- In West-Brabant wordt momenteel nog gesproken over een verdere invulling van innovatieve acties (logistiek programma REWIN), terwijl andere regio's (zoals Venlo en Tilburg) al langer en met meer projecten aan de slag zijn. Het onderscheidend vermogen van de kerncorridor ligt in de benutting van synchromodaliteit en de kennis van bedrijven en instellingen om met data en tools intelligenter te plannen (slim en duurzaam).

Daar speelt al het een en ander bij diverse bedrijven. Dat moet meer zichtbaar worden gemaakt en het aantal projecten kan en moet omhoog.

- West-Brabant gaat beginnen met het Huis van de Logistiek, terwijl die er elders (in meerdere regio's) al zijn en daar ook een goede afstemming plaatsvindt met lokale initiatieven van ondernemers en kennisinstellingen.
- Andere regio's zijn krachtiger aan de slag met de internationale marketing en nemen zelf ook de verantwoordelijkheid voor internationale acties en hebben bestuurlijk en ambtelijk daarover goede afspraken gemaakt.
- De congestie op wegen (hoofdwegen en onderliggend wegennet) in de regio vraagt om meer actie (en betere onderbouwing van de lobby) dan nu het geval is.
- De definitieve afspraken over de bedrijventerreinen (met de provincie) verlopen nog moeizaam.

Over deze urgente zaken willen de vier gemeenten in ieder geval de discussies met partners in de regio aangaan, met als doel de uitvoering van (voorgenomen) acties te versnellen.

1.2 Leeswijzer

In de afgelopen maanden is samen met de bestuurders en ambtelijke ondersteuning gewerkt aan een gezamenlijke strategie en zijn voorstellen ontwikkeld voor concrete acties die in de Miniconferentie van 1 november, met de voltallige colleges van B&W van de gemeenten, ter beoordeling zijn voorgelegd.

Voordat we de strategie voor de kerncorridor verder uitwerken, wordt in hoofdstuk 2 eerst een analyse van de kerncorridor A16 gegeven. Het betreft een gebiedsfoto, de uitwerking van trends en ontwikkelingen in de logistiek en een benchmark met concurrerende regio's. Op basis van die informatie is een SWOT-analyse opgesteld, die vervolgens weer de basis heeft gevormd voor het economisch concept van de Kerncorridor (met enkele kernwaarden).

Uit deze analyses zijn zes thema's gekomen die aan de basis staan van de strategie van de Kerncorridor (hoofdstuk 3). Vervolgens zijn in hoofdstuk 4 de prioritaire acties uitgewerkt.

Hoofdstuk 2 **Analyse Kerncorridor Zuidwest**

De Kerncorridor Zuidwest is van grote economische waarde voor West-Brabant. Er is echter nog onvoldoende zicht waar deze meerwaarde exact zit. Daarom wordt in dit hoofdstuk een analyse gemaakt van de kerncorridor. In de eerste plaats wordt de kracht van de regio met cijfers onderbouwd. Daarna wordt in paragraaf 2.2 uitgelegd waarom het accent door de vier gemeenten is gelegd op de (brede) logistieke sector. Vervolgens worden in paragraaf 2.3 relevante trends en ontwikkelingen geschetst en wordt de regio ook vergeleken met andere regio's (benchmark, paragraaf 2.4). Dit leidt tot een SWOT van de regio in paragraaf 2.5. Uiteindelijk leidt dit in 2.6 tot een bondige omschrijving het 'economisch concept' van de kerncorridor Zuidwest.

2.1 Kracht van de Kerncorridor

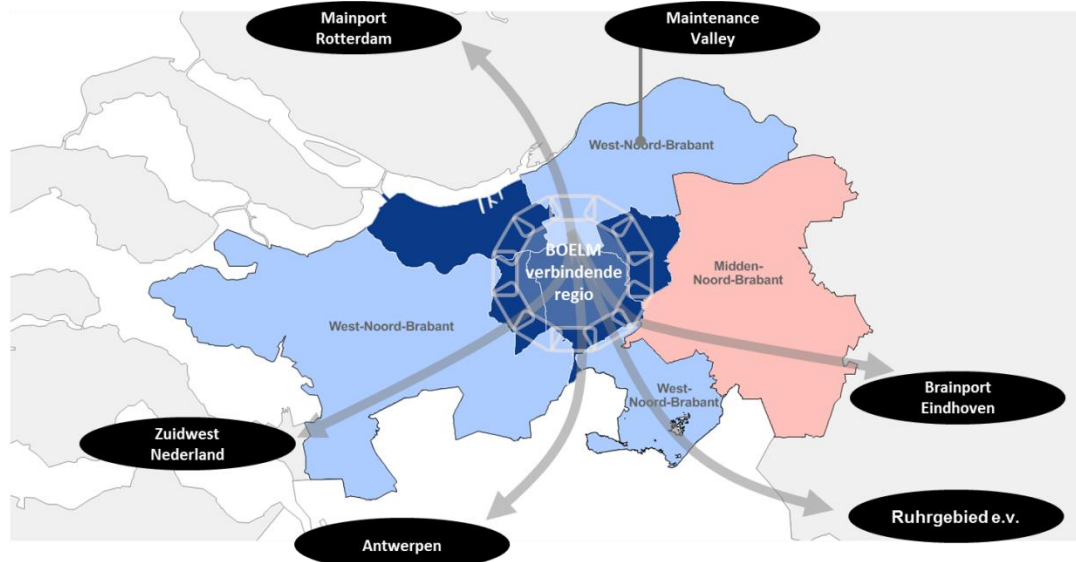
West- en Midden-Brabant zijn van substantieel belang voor de Nederlandse economie, zowel in termen van werkgelegenheid als in toegevoegde waarde. Deze regio huisvest zo'n 84.000 bedrijven die aan circa 522.000 personen werkgelegenheid bieden en een toegevoegde waarde realiseren van 34 miljard euro. In termen van toegevoegde waarde is het de vierde regio van Nederland en duldt alleen de regio's Groot-Amsterdam, Groot-Rijnmond en Utrecht boven zich.

De BOELM-gemeenten dragen hier een groot deel aan bij. De totale werkgelegenheid in de BOELM-regio bedraagt 167.000 banen en 27.000 vestigingen. Dit is ruim 30% van de totale werkgelegenheid van West en Midden-Brabant.

De kracht van de BOELM-regio bestaat uit de combinatie van de 'zelfscheppende kracht' van stuwende sectoren **maakindustrie**, agro en food, chemie en professionele ondersteunende diensten **logistiek** en **maintenance** in de regio zelf en de ligging tussen economische kerngebieden in Noordwest-Europa. Gezien de omvang van de economie in de BOELM, de variatie in sectoren, de aanwezigheid van een bundel van infrastructuur (weg, water, spoor), stedelijke centra met diensten en kennisinstellingen en vestigingsruimte voor allerlei soorten bedrijven (groot en klein), kan de BOELM-regio met recht als de **Kerncorridor** worden beschouwd van Zuidwest-Nederland. De regio heeft daarnaast veel verbindingen (goederenstromen en zakelijke) relaties met de mainports Rotterdam en Antwerpen, economische kerngebieden in Zuidwest Nederland en met Midden- en Oost-Brabant. Vanuit de regio kan binnen 24 uur het kerngebied van 'economisch Europa' worden bediend. Hiermee heeft de regio een sterke propositie.

De BOELM-regio bevindt zich op de grens van de regio's West en Midden-Brabant, vormt het de verbindende factor tussen beide regio's en is dus een Kerncorridor in (Zuidwest) Nederland (zie figuur 1).

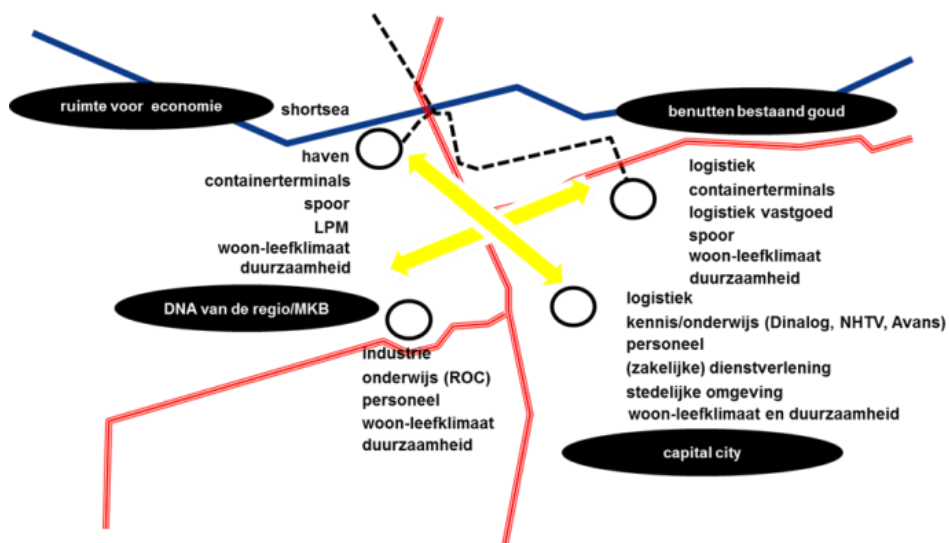
Figuur 1 Kracht van de Kerncorridor BOELM



Bron: BCI, 2016

Het onderscheidend vermogen van de BOELM-regio is hiervoor al kort beschreven. Maar tegelijkertijd vervult ook elke gemeente haar eigen rol in de Kerncorridor (zie figuur 2). Breda is de Capital City met haar diensten en kennisinstellingen. Moerdijk biedt de ruimte voor doorgroei van procesindustrie en grootschalige logistiek. Etten-Leur legt het accent op het faciliteren van het MKB binnen haar grenzen en de herontwikkeling van bedrijventerreinen. Oosterhout wil complementair aan Moerdijk haar logistieke functie verder versterken.

Figuur 2 Elke gemeente heeft eigen rol in Kerncorridor



Bron: BCI, 2016

2.2 Accent op brede logistiek

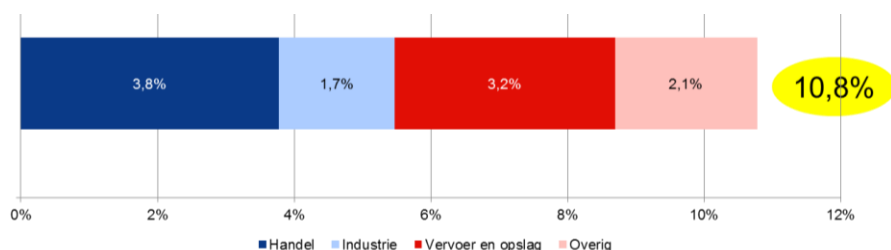
In de afgelopen maanden is in de overleggen het accent gelegd op de 'brede' logistieke sector om de volgende redenen:

- In de maakindustrie zijn ook vele logistieke activiteiten aanwezig die te maken hebben met de aan- en afvoer, opslag van goederen en nieuwe ketenconcepten als gevolg het internet en e-commerce. In de 'brede' logistieke sector moeten dus ook deze activiteiten worden meegenomen, omdat dan ook de verbinding tussen logistiek en maakindustrie plaatsvindt. De 'brede' logistiek bestaat dus naast de transportsector, ook uit groothandel, de logistieke activiteiten van de maakindustrie en ondersteunende zakelijke diensten.
- Een tweede reden is dat de brede logistiek momenteel en ook in de komende jaren de grootste 'ruimtevrager' is van bedrijventerreinen in de regio, de belangrijkste gebruiker is van de multimodale infrastructuur en een grote vraag heeft naar personeel (variërend van chauffeurs, warehouse medewerkers, planners van vervoer en ketens, IT/ondersteuning en ondersteunende commerciële diensten).

Voor de topsectoren in de maakindustrie (zoals chemie/biobased, agro & food, maintenance, high tech) bestaan in de regio en nationaal al de nodige initiatieven. Voor de logistiek is dit ook het geval, maar de ruimtelijke en economische dynamiek van deze sector vraagt ook om extra aandacht van de partners in de Kerncorridor.

Juist die kwaliteiten van de BOELM-gemeenten hebben er toe geleid dat de 'brede logistieke sector zich sterk heeft kunnen ontwikkelen', waarbij niet alleen aandacht is voor transport en distributie, maar ook voor logistieke functies in andere sectoren en met name de maakindustrie. Circa 11% van alle werkgelegenheid is te vinden in logistieke operaties bij industrieën, groothandel en retail, bouw en natuurlijk in het vervoer, opslag bewerking en distributie van goederen.

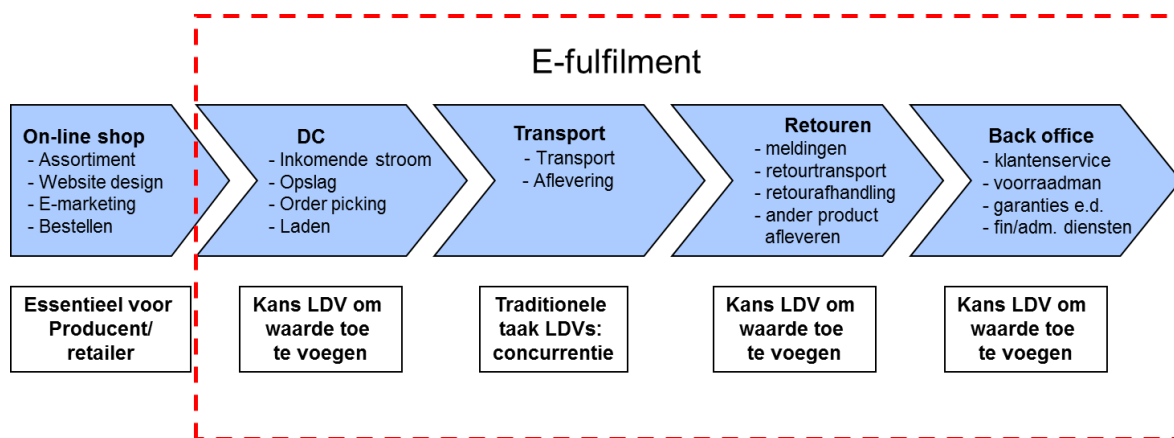
Figuur 3 Omvang logistieke sector (integrale benadering), aandeel in totale werkgelegenheid in BOEM gemeenten



Bron: Vestigingenregister, 2016; bewerking BCI

Dat er meer komt kijken bij logistiek, dan alleen het 'schuiven van dozen' en 'vervoeren van goederen' blijkt uit figuur 4. Het steeds meer uitbesteden van diensten door verladers aan logistieke dienstverleners en met name de opkomst van e-commerce hebben geleid tot steeds meer ondersteunende logistieke activiteiten. Naast de traditionele taak van logistieke dienstverleners (zie midden in figuur 4) zijn er vele diensten bijgekomen, die om veel specifieke kennis en vaardigheden vragen van de dienstverleners. Dit staat nog onvoldoende op het netvlies in de regio. Wat dat betreft is er nog veel zendingswerk te doen. De ontwikkelingen gaan momenteel snel. De volgende slag is dat automatisering en robotica veel werkzaamheden zullen vervangen, maar dat er ook weer nieuwe functies bij komen. Logistiek wordt steeds meer een IT-gedreven business. Dat vraagt om veel opleidingen en bijscholing op alle niveaus (zie ook paragraaf 2.4 over trends en ontwikkelingen).

Figuur 4 Slimme logistiek: meer dan alleen dozen schuiven



Bron: BCI, 2016

2.3 Trends en ontwikkelingen in de logistiek

De logistieke sector groeit nog steeds, door de groei van de wereldhandel en veranderingen in supply chains van bedrijven. In de logistiek spelen diverse trends en ontwikkelingen. Onder invloed van de groei van e-commerce, consolidaties en de groei van service logistiek, zijn diverse bedrijven hun logistieke operaties aan het optimaliseren en/of uitbreiden. Hierdoor is de logistieke markt er gewillig. De belangrijkste logistieke trends en ontwikkelingen voor de BOELM-regio zijn in de onderstaande tabel beschreven.

Tabel 1 Trends in de logistiek

Trend	Omschrijving
Consolidatie operaties	• Samenvoegen van distributiecentra van fabrikanten op goed bereikbare locaties • Dit vindt plaats in sectoren zoals farma, food, medtech, electronics, fashion, e.d.
Groei e-commerce en e-fulfilment	• De verkoop van producten en diensten vindt in toenemende mate plaats via digitale wegen. Dit geldt zowel voor B2C als voor B2B relaties. • De groeiende online verkopen geven ook boost aan e-fulfilment activiteiten. • Steeds kortere levertijden ('voor 23:00 uur besteld, morgen in huis') stellen hoge eisen aan (de inrichting van) het logistiek proces. • Vanuit de regio is ook het project SMiLe gestart, oftewel met nieuwe apps goederenstromen bundelen richting DC van de Nederlandse retail. Hierbij is onder meer het techbedrijf Synple uit Breda betrokken.
Synchromodaliteit	• Het parallel beschikbaar zijn van diverse modaliteiten in combinatie met 'a-modaal' boeken door verladers biedt logistiek dienstverleners de vrijheid om de beste match te maken tussen vervoersvraag en modaliteit (e.g. op basis van snelheid, servicegraad, kosten, congestie en duurzaamheid). • 2011-2012 pilot 'Synchromodaal transport Rotterdam-Moerdijk-Tilburg' waaraan o.a. de verladers Fuji, Samsung en Sony meewerken samen met TNO, ECT, Barge Terminal Tilburg BTT, BIM, MCT en Danser. • Recent worden door partners in de regio initiatieven ondernomen om goederenstromen te bundelen richting Oost- en Zuid-Europa. Dit is het project Neways waar onder meer Samsung, Cosun en andere bedrijven betrokken zijn.
Big data en anticipatory logistics	• Hoeveelheid data groeit exponentieel (big data) en met behulp van slimme algoritmes zijn bedrijven in staat daarin patronen te ontdekken en verbeterde prognoses te formuleren (anticipatory logistics) • Logistiek dienstverleners zijn hierdoor in staat hun service te verbeteren en efficiency te verhogen door slimmere inzet van capaciteit en netwerk.
Service logistiek	• "Service logistiek is de regie van de after-sales service van een product tot aan het einde van de levenscyclus" (Innovatie Zuid – 2012 – Service Logistiek in Zuid Nederland). • De allesomvattende benadering van after-sales service maakt dat een logistiek dienstverlener een breed pakket diensten aanbiedt om klanten te ontzorgen. Denk aan call centers, retourlogistiek, diagnostiek (eventueel op afstand), reparatie en onderhoud, levering van reserveonderdelen en afvoer (idealerweise ten behoeve van ontmanteling en hergebruik). • Om een dergelijk breed dienstenpakket te kunnen bieden is schaalgrootte van belang. Dit betekent voor de strategie van bedrijven ofwel schaalvergroting ofwel dat partnerships worden aangegaan met gespecialiseerde partners.
Duurzaamheid	• Bedrijven maken in toenemende werk van duurzaamheidsambities. Mede onder druk van eisen van consumenten en maatschappelijke organisaties verrichten zij duurzaamheidsinspanningen om hun footprint te verbeteren. • Deze inspanningen spitsen zich onder meer toe op logistiek. Het terugbrengen van CO₂ uitstoot van transportactiviteiten door bijvoorbeeld inzet van schonere voertuigen, bundeling van stromen en modal shift van vrachtwagen naar binnenvaart draagt bij het verwezenlijken van duurzaamheidsambities.
Robotica	• Logistieke processen worden steeds vaker ondersteund door robotica en andere vormen van automatisering. Hierdoor krijgen distributiecentra/magazijnen in toenemende mate een 'goods-to-man' karakter -waarbij goederen geautomatiseerd naar medewerkers worden gebracht- in plaats van een 'man-to-goods' karakter waarbij magazijnmedewerkers zichzelf verplaatsen richting opgeslagen producten.

Trend	Omschrijving
Opkomst XXL distributiecentra	De laatste tijd vindt opschaling en consolidatie van distributiecentra plaats. De laatste jaren is het aantal transacties van grotere terreinen en vastgoed (20.000 – 40.000 m² of zelfs veel meer) sterk gegroeid. Daarbij is er een groeiende vraag naar grootschalige en hoge kwaliteit logistiek vastgoed, maar ook 'built-to-suit' DC' (DC's die specifiek ontworpen worden voor een bepaalde klant). Gedateerde, kleine DC's gevestigd op B-locaties zijn niet langer winstgevend en vragen om een herontwikkelingsopgave.

Bron: BCI, 2016

2.4 Benchmark met ander regio's

Op basis van gesprekken in de regio (zie bijlage 2) en ook onze eigen bureauexpertise hebben we de Kerncorridor vergeleken met concurrerende logistieke regio's (Noord-Limburg, Zuidoost-Brabant, Midden en West-Brabant). De belangrijkste conclusies uit deze benchmark zijn:

- De ligging van de Kerncorridor is gunstig gelegen voor internationale goederenstromen. Echter ook de andere regio's hebben deze gunstig ligging. Noord-Limburg en Zuidoost-Brabant zijn echter iets aantrekkelijker gelegen ten opzichte van de Duitse markt. De Kerncorridor is gunstiger gepositioneerd voor goederenstromen voor de Benelux en Frankrijk.
- De gunstige ligging blijkt ook uit de uitgiftecijfers van bedrijventerreinen. De afgelopen periode is in de regio relatief veel terrein uitgegeven en is ook de vraag naar nieuwe terreinen nog aanzienlijk. Qua grondprijzen heeft West-Brabant (en dus ook de Kerncorridor) een sterke positie. De uitgiftes in West-Brabant liggen op hetzelfde hoge niveau als in Midden-Brabant en de regio Venlo. De afgelopen jaren is in Venlo veel areaal uitgegeven. De druk op grote kavels is in de regio Venlo groot, aangezien bijna alles, wat in bestemmingsplannen is vastgelegd, uitgegeven is. Er zijn momenteel in Zuid-Nederland nog maar weinig locaties met grote kavels. In de regio West-Brabant is dit (over ruime een jaar) – met Logistiek Park Moerdijk- wel het geval.
- In de West-Brabant (maar ook in de andere benchmarkregio's) ligt er een grote arbeidsmarkt opgave. Elke regio kampt met een tekort aan juist gekwalificeerd personeel. Maar in vergelijking weer met Midden-Brabant en regio Venlo zijn er nog te weinig concrete programma's en projecten om meer personeel beschikbaar te krijgen voor de brede logistiek. In de twee concurrerende regio's wordt beter beseft dat het middenkader (MBO en MBO+) het verschil moet maken in de toekomst. Deze medewerkers moeten met moderne systemen en tools om kunnen gaan. Het blijkt ook dat het uitvoerend werk in de warehouses voor een belangrijk deel wordt ingevuld met buitenlandse medewerkers via uitzendbureaus.
- Concurrerende regio's in Brabant en Midden-Limburg maken gericht werk van acquisitie van logistieke activiteiten. In de Kerncorridor zou dit meer gestructureerd en intensiever opgepakt moeten worden. In bijvoorbeeld Venlo en omgeving zijn duidelijke afspraken gemaakt tussen provincie/LIOF, de gemeenten en de terreinbeheerders wie welke rol heeft in de acquisitie, waarbij ook bestuurders een actieve rol spelen. In de regio West-

Brabant zijn die afspraken er nog onvoldoende en kiest de ontwikkelingsmaatschappij BOM ook minder expliciet voor Logistiek (zoals LIOF dat wel doet).

Kortom, ten opzichte van haar concurrenten hebben West-Brabant en de Kerncorridor een sterke propositie. Het is alleen zaak om 'het verhaal' van de regio beter naar buiten te brengen, daar intern betere afspraken over te maken en actiever aan de slag te gaan met acties op het gebied van innovatie en de logistieke arbeidsmarkt. De Kerncorridor zou hierin een aanjaagrol kunnen vervullen.

2.5 Sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen

Voordat de centrale thema's voor een integrale aanpak van de brede logistieke sector is bepaald, is voor de Kerncorridor een SWOT-analyse opgesteld. In tabel 2 zijn de sterkten, zwakten en kansen, bedreigingen van de Kerncorridor uitgewerkt. De sterktes en zwakten hebben direct effect op alles wat speelt in de Kerncorridor. De kansen en bedreigingen vormen de externe factoren die van buiten op de corridor afkomen.

Tabel 2 Sterkte en zwakte analyse BOELM-regio

Intern	
Sterk • Toplocaties logistiek (o.a. Moerdijk, Oosterhout) • Ruimte en grote en middelgrote kavels • Multimodaliteit • Sterk regionaal MKB (verankerd) • Vertrouwen ontwikkelaars logistiek vastgoed • Kennis en onderwijs in logistieke • Sterke, groeiende bedrijven in stuwende sectoren (o.a. industrie)	Zwak • Nu nog niet herkenbaar als regio (geen eigen smoel). Samenhang en samenwerking op niveau Kerncorridor moet nog worden geconcretiseerd • Knelpunten op diverse Hoofdwegen • Ontsluiting per rail moet beter • Match onderwijs-werkvloer niet goed, c.q. onvoldoende voorbereid op de veranderende arbeidsmarkt (aanbod, profielen, typen banen)
Extern	
Kans • Inzoomen op segmenten in de logistiek (Fast Moving Consumer Goods, bijvoorbeeld, fashion E fulfilment B2B) • Transitie richting circulaire economie benutten voor logistiek en industrie in de regio, waarbij de Kerncorridor locaties heeft die multimodaal ontsloten zijn en over milieuruimte beschikken • Kennisinstituten benutten in en buiten de regio (Dinalog, NHTV, Avans, TU/e, WUR) voor o.a. pilots op het gebied van ITS, synchromodaliteit, ketenregie, control towers, verduurzaming van ketens: slim en duurzaam	Bedreiging • Aanbod elders van grote kavels in Zuid-Nederland (bijv. Dordtse Kil, Wijkevoort, Heesch West, nieuwe locaties Venlo, etc.) • Meer middelen en effectievere organisatie van promotie en acquisitie in andere logistieke hotspots • Terugloop chemische industrie in termen van banen. Op korte termijn wordt weer groei verwacht. Perspectieven voor de overige industrie zijn vooralsnog goed • Logistieke arbeidsmarkt: kwantitatief en kwalitatief, tekorten en mismatch in een groot deel van Nederland

De concurrentiepositie van West en Midden-Brabant is goed. Dit blijkt uit de huidige top 3 positie van beide regio's in de ranglijsten van logistieke hotspots. Dit is echter geen garantie

voor de toekomst. Hoewel er geen sprake is dat de concurrentiepositie stevig onder druk staat, zijn er wel degelijk vragen te stellen die om een antwoord vragen:

- Met Logistiek Park Moerdijk is er voor de toekomst voldoende ruimte gecreëerd voor zeer grootschalige logistiek. Maar niet alle nieuwe investeringen hebben betrekking op kavels groter dan 5 ha. Er blijft ook een ruimtevraag in het middelgrote segment (2 tot 5 ha) en zeker ook voor de webhandel blijft er behoefte aan kleinere kavels. Maar daarnaast is het ook belangrijk om naar de dynamiek van de aanwezige bedrijven (in de maakindustrie en logistiek) te kijken. Hebben alle gemeenten nog wel voldoende schuifruimte om die dynamiek op te vangen?
- Wordt in de regio zelf wel voldoende gebruik gemaakt van de aanwezige kennisinstellingen, zoals Dinalog en de NHTV? Is voldoende bekend of in de Kerncorridor er wel voldoende koplopers ('vernieuwers') zijn in de vele segmenten van de logistiek. In een logistieke hotspot zijn die koplopers ongetwijfeld aanwezig. Maar wie zijn dat dan?;
- Is er wel een krachtige aanpak om het groeiend aantal vacatures in de logistiek (en maakindustrie) in te vullen. Praten we niet te veel in regionale overleggen, wat zijn onze concrete acties?;
- De infrabundels en zeker de hoofdwegen en de aansluiting van bedrijventerreinen op het hoofdwegennet lopen zo langzamerhand bijna allemaal vol. Zijn de toegezegde investeringen door het Rijk wel voldoende? Moet de lobby vanuit de BOELM-regio en de ruime regio niet steviger? Welke slimme oplossingen zorgen ervoor dat goederenvervoer nog meer buiten de spitsmomenten of multimodaal wordt afgewikkeld?
- West-Brabant doet het nog steeds goed als het gaat om het aantrekken van investeringen (logistiek en maakindustrie) van elders, maar toch bestaat het gevoel in de regio dat andere regio's (Midden-Brabant, Venlo) dat krachtiger oppakken. Wat is hier aan te doen?
- Elke gemeente is bezig met klimaatambities en duurzame energietransitie. Het barst van de ambities en initiatieven. Is er wel voldoende samenhang in die activiteiten en zijn voldoende ondernemers bij de initiatieven betrokken? Bovendien bieden de bedrijventerreinen de ruimtelijke en fysieke mogelijkheden om nog behoorlijke stappen te zetten.

2.6 Economisch concept van de Kerncorridor

De Kerncorridor heeft een sterke economische positie. Dit blijkt onder andere uit de grote economische massa (groot aandeel in arbeidsplaatsen en toegevoegde waarde in de regio's West- en Midden-Brabant), het aantrekken van nieuwe investeringen in de logistiek, maar zeker ook uit de gunstige ligging ten opzichte van de mainports Rotterdam en Antwerpen en het achterland.

De kracht van de BOELM-regio bestaat uit de combinatie van de 'zelfscheppende kracht' van stuwende sectoren maakindustrie, agro en food, chemie en professionele ondersteunende diensten logistiek en maintenance in de regio zelf en de ligging tussen economische kerngebieden. Daarnaast heeft de regio veel verbindingen (goederenstromen en zakelijke

relaties) met de mainports Rotterdam en Antwerpen, met economische kerngebieden in Zuidwest Nederland en met Midden- en Oost-Brabant. In de regio zijn verschillende bedrijven en kennisinstellingen aanwezig die werken aan slimme en duurzame ketens. Dit zijn nu nog een relatief gering aantal bedrijven (net als elders), maar de variatie in het aantal projecten en de deelnemende bedrijven vormen een goed fundament om daarop voort te bouwen!

De regio heeft hiermee een sterk concurrentiepositie. De regio profileert zich vooral als **slimme en duurzame logistieke regio** voor verladers en vervoerders die een belangrijk deel van hun goederenstromen in de Benelux en/of Noordwest Europa moeten afwikkelen.

De Kerncorridor Zuidwest onderscheidt zich door:

- een sterke multimodale ontsluiting (weg, spoor, binnenvaart en zeevaart), waardoor goederenstromen synchromodaal getransporteerd kunnen worden naar het achterland (zowel via binnenvaart, weg en spoor, maar ook via shortsea);
- beschikbare ruimte voor bedrijvigheid, zowel grote en kleinere kavels als direct aan de hoofdinfrastructuur;
- Aanwezigheid van kennisinstellingen en innovatievermogen en koplopers in de logistiek die bijdragen aan duurzame en efficiënte ketens;
- nauwe relaties met industrie (high tech, agro en food, maintenance/procesindustrie)
- een gevarieerd aanbod van logistieke dienstverleners actief in vele verschillende waardeketens;
- een centrale ligging in de Noordwest Europese markt en een sterkere positie van de regio dan andere logistieke regio's voor stromen met een accent op Benelux en Frankrijk.

De slimme en duurzame Kerncorridor kan met de volgende **kernwaarden** worden getypeerd:

- Synchromodaal ontsloten.
- Ruimte voor alle typen bedrijven in de brede logistiek.
- Innovatievermogen (variatie aan kennisinstellingen) om slim en duurzaam in ketens te kunnen opereren.
- Relatie met de maakindustrie.
- Gevarieerd aanbod van dienstverleners en vervoersnetwerken.
- Centrale ligging in het Europese economisch kerngebied.

Ondanks deze onderscheidende factoren kan de Kerncorridor het zich niet permitteren om niets te doen. De concurrentie van de andere logistieke regio's is immers groot. Dit betekent dat de regio op de juiste manier moet inspelen op de trends en ontwikkelingen in de logistieke sector. Naast aandacht voor fysieke ruimte en infrastructuur moet minstens net zoveel aandacht geschonken worden aan het stimuleren van innovaties in de logistieke sector (in brede zin), de mismatch op de arbeidsmarkt, 'verduurzaming' van ketens en het beter vertellen van het verhaal van de regio.

Om de concurrentiepositie van de regio te versterken en te behouden is een strategie ontwikkeld voor de Kerncorridor langs zes thema's: ruimte voor bedrijven, infrastructuur, innovatie, onderwijs en arbeidsmarkt, duurzame corridor en marketing & acquisitie. In het volgende hoofdstuk zijn deze verder uitgewerkt.

Hoofdstuk 3 **Strategie van de Kerncorridor**

3.1 Integrale strategie Kerncorridor

Op basis van de analyses uit hoofdstuk 2 (gebiedsfoto, SWOT, trends en ontwikkelingen en de benchmark) is de strategie van de Kerncorridor tot stand gekomen. In deze strategie staan geen zaken die als een complete verrassing zullen overkomen, maar het zijn wel zaken die allemaal, **integraal** en op het juiste schaalniveau opgepakt moeten worden. Die integrale aanpak maakte in de bijeenkomsten veel energie los.

Er is nadrukkelijk het besef (bestuurlijk en ambtelijk) dat de Kerncorridor in beweging moet komen om vernieuwing en actie in West en Midden-Brabant aan te jagen, maar ook om zaken zelf op te pakken. Sommige thema's overstijgen het economische beleid en moeten vanuit andere beleidsvelden (dan EZ) worden opgepakt.

De Kerncorridor moet, als het die status wil waarmaken, het voortouw nemen op onderstaande zes thema's:

- 1 **Ruimte voor bedrijven** : Voldoende beschikbare locaties en gebouwen op alle momenten (niet alleen nieuwe locaties ook herontwikkeling van verouderde locaties) en duurzame inrichting van die locaties en gebouwen.
- 2 **Infrastructuur** : Goede multimodale ontsluiting en oplossen knelpunten op hoofdwegen.
- 3 **Innovatie** : Efficiënte, slimme en duurzame inrichting van ketens door meer bedrijven te betrekken bij lopende programma's en projecten.
- 4 **Onderwijs en Arbeidsmarkt** : Beschikbaarheid van goed opgeleid personeel voor de brede logistieke sector (naast keuze voor beroep logistiek, ook maatwerkopleidingen voor jongeren en voor personeel dat al in de sector werkt).
- 5 **Duurzame corridor** : Bundeling van aanpak van initiatieven en meer aandacht voor kansen voor energietransitie op bedrijventerreinen en het betrekken van ondernemers bij programma's.
- 6 **Promotie, marketing & acquisitie, branding** : Internationaal en nationaal zichtbaar blijven als hotspot: 'wat is ons verhaal' (onderscheidende propositie van overheid en bedrijfsleven samen). 'Vertellen we ons ver-

haal wel goed en voldoende' en moet er meer bestuurlijke power worden toegevoegd aan bestaande acquisitie inspanningen.

3.2 Aanpak strategie op juiste schaalniveau

De zes thema's spelen op verschillende schaalniveaus. Elk thema kent zijn eigen schaalniveau, maar veel uitwerkingen in de regio verkeren nog in een beginstadium, of worden te beleidsmatig ingestoken. De meerwaarde van de acties vanuit de Kerncorridor, moeten dan ook liggen in de versnelling van regionale programma's en het concreet invullen van projecten in de vier gemeenten.

Per thema kan worden afgeleid wat de BOELM gemeenten zelf kunnen oppakken en waar zij het overleg met de burens 'links' (overig West-Brabant) en 'rechts' (Midden-Brabant) over aan willen gaan. Hieronder wordt per thema de positie van de gemeenten in de Kerncorridor toegelicht:

- De **ruimte**vraagstukken kunnen binnen de Kerncorridor zelf opgelost worden. Dat kan als subregio Oost in het overleg (RRO) met de provincie. In die subregio neemt Moerdijk niet deel. Maar het is gezien de samenhang in de Kerncorridor (langs zelfde infrastructuur assen, afstemming over logistiek, etc.) verstandig om dit ook als één marktregio op te pakken.
- Voor **infrastructuur** geldt dat de knelpunten vooral in het eigen gebied liggen, maar voor de lobby voor bepaalde trajecten zullen ook buurregio's (Midden-Brabant, Drechtsteden) ingeschakeld moeten worden.
- Voor **innovatie** geldt dat de samenwerking met West en Midden opgepakt kan worden, maar alleen als het eigen huiswerk op orde is (voldoende bedrijven aandragen voor projecten en programma's)
- Dit geldt in feite ook voor de arbeidsmarkt en **opleidingen** voor logistiek en maakindustrie. Deze opleidingen moeten zo dicht mogelijk bij jongeren, werklozen en werkenden in de Kerncorridor worden georganiseerd, maar er kan ook gebruik worden gemaakt van de ervaringen van instellingen elders.
- De **duurzame Kerncorridor** moeten de BOELM-gemeenten met relevante partners zelf organiseren. Dat vraagt lokaal en in BOELM verband een offensief om zoveel mogelijk bedrijven te betrekken bij de beweging.
- **Promotie, marketing, acquisitie en branding** is georganiseerd op het schaalniveau van West-Brabant, maar daar kunnen zaken aan toe worden gevoegd, met ook bijdragen vanuit de Kerncorridor (eventueel een bestuurlijk medetrekker, maar ook bedrijven en instellingen uit de Kerncorridor een prominentere plaats laten innemen in vernieuwd promotiemateriaal van de totale regio).

Deze zes thema's, die sterk met elkaar samenhangen, vormen de kapstok voor de logistieke **strategie** van de Kerncorridor Zuidwest. Alle zes thema's bepalen de toekomstige concurrentiekracht en meerdere thema's zijn aan de orde als bedrijven in de regio ondersteund worden in hun groei en nieuwe investeringen. Met het vertrekpunt: de overheid is alleen verantwoordelijk voor de ruimte en infra ('de basis op orde'), kan niet worden volstaan. Bedrijven zullen ook gestimuleerd of ondersteund moeten worden in innovatie, in het beschikbaar krijgen van personeel en het maken van de juiste locatiekeuze.

3.3 Uitwerking van de zes thema's

De logistieke strategie van de Kerncorridor bestaat uit zes thema's:

- A Ruimte voor bedrijven
- B Infrastructuur
- C Innovatie
- D Onderwijs en arbeidsmarkt
- E Duurzame corridor
- F Promotie, marketing, acquisitie & branding

A Ruimte voor bedrijven

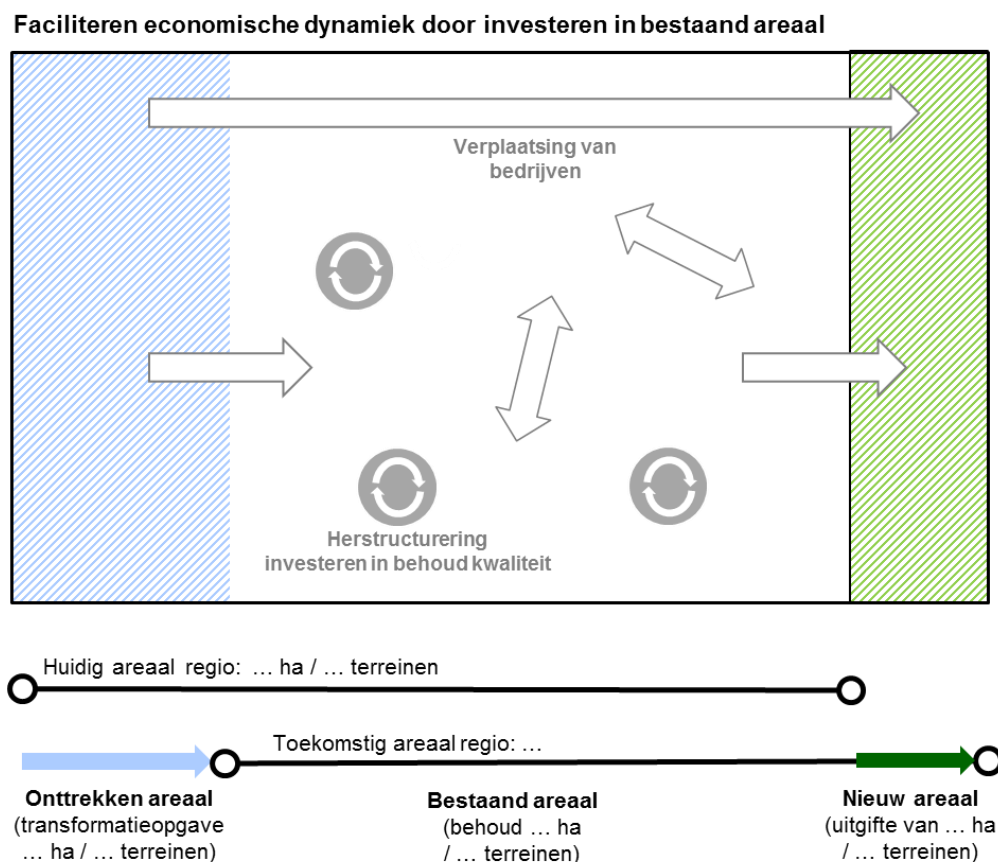
In de komende tien jaren blijft er in de BOELM-gemeenten nog vraag naar nieuwe bedrijventerreinen. Recente studies in opdracht van de provincie hebben dat onlangs onderbouwd. Een belangrijk deel van die ruimtevraag wordt toebedeeld aan zeer grootschalige logistiek (kavels groter dan 5 ha) op Logistiek Park Moerdijk. De discussies in de afgelopen periode in het kader van het Regionaal Ruimtelijk Overleg (RRO) hebben uitgewezen dat in de subregio Oost (bestaande uit de gemeenten Breda, Etten-Leur, Oosterhout, Geertruidenberg en Drimmelen) er in de komende 10 jaar nog een uitbreidingsvraag bestaat van ongeveer 30 ha. subregionale vraag naar logistiek (kavels kleiner dan 5 ha) en naar 55 ha lokale vraag in de drie gemeenten. Die uitbreidingsvraag kan voor het overgrote deel worden opgevangen op de nog bestaande plancapaciteit. Toch zijn er nog enkele nieuwe (kleinere) terreinen nodig die kunnen worden ingevuld op locaties, zoals Ritmeesterpark 2 in Breda, Everdenberg Oost in Oosterhout en in het zoekgebied West in Etten-Leur.

Het proces omtrent de planning van bedrijventerreinen richt zich vooral op de uitbreidingsvraag en wordt gedomineerd door een getallendiscussie over vraag en aanbod. Dat is ook nodig om een basis te leggen onder de bestuurlijke afspraken. Maar het heeft nog te weinig te maken met het kennen en begrijpen van de economische dynamiek van bedrijven. Daar moet in de Kerncorridor meer aandacht voor komen. De discussies in het kader van de RRO houden mogelijk onvoldoende rekening met twee belangrijke ontwikkelingen.

Allereerst is het mogelijk dat onvoldoende rekening wordt gehouden met bedrijventerreinen die een andere bestemming krijgen, de zogenaamde **transformatie** van een bedrijvenbestemming naar wonen, zoals dat bijvoorbeeld in Breda op enkele locaties mogelijk aan de orde is. In de laatste RRO overleggen is hiermee al wel rekening gehouden. De vraag is of dit in voldoende mate is gebeurd. In de tweede plaats heeft elke stad en regio '**areaal voor verversing**' van het bestaande areaal aan bedrijventerreinen nodig. Dat areaal kan beschikbaar komen door herontwikkeling van verouderde locaties, maar omdat dit langzaam van de grond komt is er extra schuifruimte nodig voor bedrijven die op een nieuwe plek zich verder willen ontwikkelen. Jaarlijks verhuist zo'n 5 procent van de bedrijven in een regio, een deel daarvan wil zich vestigen op een nieuw terrein. Onvoldoende is bekend in de Kerncorridor waar verplaatsingen in de regio opnieuw hun plek vinden. Vestigen zij zich opnieuw op een bestaand terrein vestigen of gaan ze op zoek naar een nieuw uit te geven locatie? Die lokale dynamiek moet in de Kerncorridor beter in kaart worden gebracht. Deze inzichten zijn ook van belang om te bepalen of er meer marktbasis onder de herontwikkeling van verouderde locaties kan worden gelegd.

Het mechanisme, zoals hierboven geschetst, wordt in de onderstaande figuur uiteengezet. De figuur geeft aan dat sommige terreinen getransformeerd worden (bv. naar woningbouw), maar dat er ook altijd behoefte is aan nieuw areaal om regionale dynamiek te kunnen faciliteren. Overigens zijn de cijfers over de omvang van die twee componenten min of meer af te leiden uit de diverse onderzoeken en analyses die in het kader van de regionale bedrijvenplanning in verschillende stadia zijn geproduceerd (Stec Groep 2016).

Figuur 5 Benodigd areaal (berekend via modellen) en extra ruimte voor transformatie en areaal verversing



De analyses (rekening houden met transformatie en areaal voor verversing) kunnen tot gevolg hebben dat het huidige extra afgesproken plancapaciteit (zie hiervoor) wel of niet voldoende is. Nu blijkt bijvoorbeeld de potentiële belangstelling voor Everdenberg Oost mogelijk al groter dan de toegestane plancapaciteit van 16 ha. Er blijft ook in de komende jaren veel vraag naar middelgrote kavels in de logistiek (met de inzet van relatief veel personeel voor e-fulfilment). De discussies in de afgelopen periode in het kader van de Kerncorridor hadden niet als doel om de plancapaciteit zoveel mogelijk op te rekken, maar wel beter in te kunnen spelen op de vraag vanuit de markt. Dat inzicht bestaat nog onvoldoende. In alle gemeenten zal in de komende jaren naast enkele nieuwe terreinen ook aandacht worden besteed aan de vernieuwing van verouderd (logistiek) vastgoed. Omdat de terreinen niet meer in eigendom zijn van de gemeente, is dit in eerste instantie een opdracht voor de particuliere sector. Maar het is nodig om met die partijen in gesprek te gaan om tijdig de kansen voor herontwikkeling te verkennen. Daarvoor is het verkrijgen van inzicht in de dynamiek van de economie (zie hiervoor) een mooi breekijzer (om aan te tonen dat er een markt is voor de te herontwikkelen locaties).

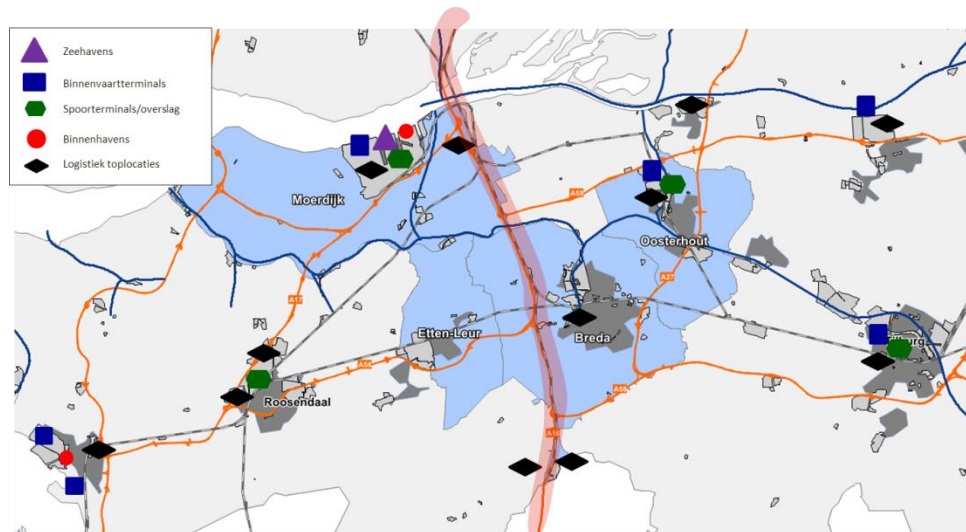
De prioritaire actie binnen dit thema is het inzichtelijk maken van de ruimtelijk-economische dynamiek van nieuwvestigingen en verplaatsingen in de logistiek en maakindustrie. Dat inzicht ontbreekt nu, waardoor onvoldoende kan worden ingespeeld op de vraag vanuit de markt.

B Infrastructuur

Een goede multimodale ontsluiting is randvoorwaardelijk voor de concurrentiepositie van de regio. In Figuur 6 is die multimodale ontsluiting in een kaartbeeld vermeld. De ontsluiting en bereikbaarheid van de Kerncorridor staat onder druk, ondanks de multimodale verbindingen. Hieronder volgen de belangrijkste knelpunten:

- Agenderen en lobbyen voor aanpak knelpunten in het hoofdwegennet:
 - Knooppunt Hooipolder (A27/A59).
 - Het traject van Hooipolder tot voorbij Gorinchem op de A27, extra actueel door de problemen met de Merwedeburg.
 - De aansluitingen van de A17 en de A59.
 - Opwaardering van de A58 ook op het traject tussen Breda en Tilburg (naast de al in MIRT Uitvoeringsplan genoemde investeringen op het traject tussen Galder en St. Annabos).
- Verbetering van de spoorontsluiting van de regio (voor het goederenvervoer):
 - Opwaardering spoorverbinding van en naar de haven van Moerdijk, in samenhang met de ontsluiting van Oosterhout en Roosendaal/Bergen op Zoom via het spoor.
 - Integraal Maatregelenpakket Robuuste Brabantroute.
 - Onderhoud aan de Moerdijkbrug.

Figuur 6 Multimodale ontsluiting BOELM-regio



Bron: BCI, 2016

Het onlangs gehouden MIRT-overleg heeft geen concrete aanknopingspunten geboden om bovengenoemde knelpunten op te lossen. Er wordt wel verder 'gestudeerd' via het MIRT onderzoek 'West-Brabant en Hart van Brabant' en er komt nieuw onderzoek aan (Brabantroute en Corridor Rotterdam – Antwerpen). Er zijn geen concrete toezeggingen gedaan voor extra investeringen in de Kerncorridor in het kader van het 'verlengde' Infrastructuurfonds. Daarvan profiteren vooral de Randstadregio's en de Goedercorridor Oost.

De aangekondigde (MIRT) onderzoeken moeten de partners stimuleren om de dynamiek in de Kerncorridor BOELM zichtbaar te maken. Het is het van belang om aan te geven, dat die corridor nu al een drager is van vele vernieuwingen en van verduurzaming in logistieke ketens. Daarbij kan aantoonbaar worden gewezen op:

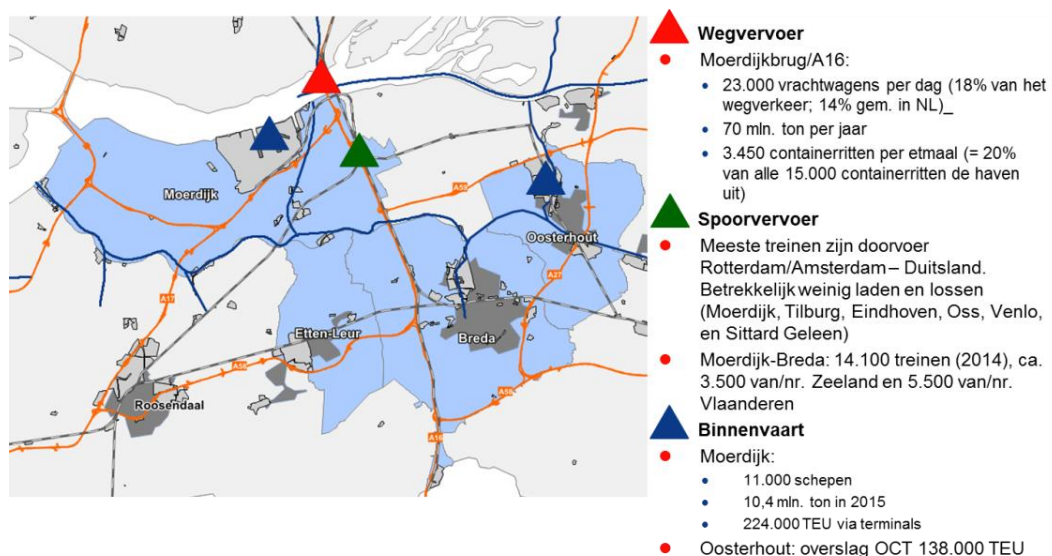
- Het grote aandeel containers dat van en naar de regio gaat wordt al multimodaal aan- en afgevoerd via Moerdijk en Oosterhout;
- In de Kerncorridor zitten veel verschillende bedrijven die er voor zorgen dat goederenstromen geconsolideerd worden en daardoor vrachtwagens beter beladen worden ingezet. Die consolidatie vindt plaats voor het internationaal vervoer, maar ook voor de nationale en Beneluxdistributie. Er zijn vele tientallen bedrijven die voor slimme logistiek en efficiënte oplossingen zorgen in de Kerncorridor. Het is ook van belang om in de verschillende segmenten van de logistiek die kernspelers of koplopers te presenteren;
- Gespecialiseerde bedrijven die zich richten op het bundelen van goederenstromen via nieuwe IT-technieken en bedrijven die met nieuwe concepten voor verpakkingen bijdragen aan de verduurzaming van ketens. In de Kerncorridor zijn tal van bedrijven actief die hierin voorop lopen.

Maar er is nog geen concreet inzicht in de omvang van de doorgaande stromen (op de snelwegen) in de Kerncorridor en goederenstromen die een herkomst en bestemming hebben in de regio. Figuur 7 geeft wel inzicht in de infrastructuur en terminals en in de totale vervoersbewegingen, maar er is veel meer informatie te halen uit de databestanden van

Rijkswaterstaat. Analyses in andere regio's tonen dan aan dat de door het Rijk gehanteerde normgetallen (NMCA kengetallen) uitgaan van zogenaamde gemiddelde trajectsnelheden die onvoldoende overeen komen met de dagelijks te constateren files en ook nauwelijks ingaan op de samenstelling van het verkeer (zowel personen- als goederenvervoer). Dat nadere inzicht (van met name de stromen met herkomst en bestemming in de regio) geeft een onderbouwing van de economische kracht van de Kerncorridor.

De Kerncorridor is niet alleen een 'doorgangshuis' voor internationale stromen. Het is zeker ook een corridor waar veel waarde in de regio aan de goederenstromen wordt toegevoegd. De verhouding doorgaande goederenstromen en goederen die herkomst en bestemming hebben in de regio moet inzichtelijk worden gemaakt voor alle transportassen (A16, A17, A27, A58 en A59). De doorgaande stromen kunnen worden gepositioneerd in het kader van de achterlandverbindingen vanuit Mainport Rotterdam. Daarnaast is het voor het onderbouwen van extra investeringen door het Rijk ook van belang om de economische waarde van de Kerncorridor zelf (herkomst- en bestemmingsverkeer) stevig neer te zetten. Die verdiepingsslagen zouden de aangekondigde en lopende MIRT onderzoeken ook meer concreetheid kunnen geven. Met goed onderbouwd 'huiswerk' kan de lobby krachtiger worden ingezet.

Figuur 7 Goederenvervoerstromen in Kerncorridor



Bron: BCI, 2016

In andere regio's wordt naast de problematiek op de hoofdwegen ook veel aandacht besteed aan de 'last mile' problematiek. In vervoersketen van personen- en goederenvervoer blijkt vaak dat in en rond steden het verkeer ook vastloopt in de spits. Die problemen brengen gemeenten en provincies ook als hun eigen bijdragen in (samen met oplossingen van kansen' bij investeringen in de hoofdinfrastructuur. Dat samenspel van hoofdwegennet en het onderliggend wegennet kan ook in de Kerncorridor nog beter worden gespeeld.

De doorgaande stromen zullen waarschijnlijk domineren in de Kerncorridor, maar dat is dan ook de reden om het Rijk aan te spreken op investeringen in het oplossen van de bovenge-

noemde knelpunten. De argumentatie (richting Rijk en provincie) is steviger als de verbindingen in de Kerncorridor ook beschouwd kunnen worden als levensader voor de economie van de vierde economische regio van Nederland (West en Midden-Brabant).

De prioritaire actie hier is gelegen in het meer inzichtelijk maken van de goederenstromen in de corridor, om daarmee ook de lobby richting het Rijk te kunnen ondersteunen. Veel doorgaande stromen onderbouwen het belang van de Kerncorridor voor de mainports en de nationale economie. Veel herkomst en bestemming van goederen in de regio geeft de bovenregionale kracht van de Kerncorridor weer.

C Innovatie

De Kerncorridor wil zich opwerpen als de logistieke proeftuin van Nederland. De Haven in Moerdijk wil dit vorm geven door haar campus ontwikkeling. Maar ook elders in de corridor bestaan er diverse initiatieven. Onder meer vanuit de NHTV, Dinalog en het REWIN. Voorbeelden zijn het bundelen van lading op specifieke internationale bestemmingen in bijvoorbeeld Zuid-Europa, Centraal/Oost-Europa of Scandinavië (project NewWays). Andere projecten hebben betrekking op automatisering en robotisering in warehouses. Meerdere projecten hebben betrekking op nieuwe inrichting van ketens door IT-technologie of centrale planning door zogenaamde Control Towers. Ook wordt er geëxperimenteerd met nieuwe verpakkingen, nieuwe koelsystemen en nieuwe concepten voor stadsdistributie en thuisleveringen. Uiteraard worden ook proeven gedaan met elektrisch vervoer in binnensteden en met Intelligente Transportsystemen gekoppeld aan de hoofdwegen.

De uitdaging is om een gezamenlijke ambitie te bepalen in West-Brabant, meer samenhang in de activiteiten aan te brengen en meer bedrijven te laten aanhaken aan initiatieven. Deze taak is neergelegd bij het REWIN. De opgave voor de Kerncorridor is om (samen met het REWIN) vast te stellen welke bedrijven al aan bestaande programma's of projecten kunnen deelnemen. Het is vooral een kwestie van organiseren, niet zozeer dat iets nieuws bedacht moet worden. Projecten en programma's zullen vaak opgezet worden in ruimer regionaal verband, of in West-Brabant, of West- en Midden Brabant en soms op het schaalniveau van heel Noord-Brabant. Dat is nodig om voldoende draagvlak voor projecten te vinden. Maar de uitdaging voor de Kerncorridor is om de deelname van bedrijven uit het eigen gebied te vergroten.

Daarnaast is het ook van belang het innovatieve karakter van de brede logistieke sector onder de aandacht te brengen van een breder publiek (overheden, maar ook burgers). In andere regio's worden open dagen logistiek en werkbezoeken voor raadsleden georganiseerd. Dit kan in de Kerncorridor breder opgepakt worden (in navolging van de open dagen in de haven van Moerdijk).

De verantwoordelijkheid van de Kerncorridor is om de samenwerking op te zoeken met bedrijvenplatforms en programma's en projecten elders in West-Brabant en in Midden-Brabant. Het REWIN heeft hierin de regierol. Een goed instrument is om bijeenkomsten te organiseren bij bedrijven die fors geïnvesteerd hebben in vernieuwing. Er blijft natuurlijk ook ruimte voor lokale initiatieven als daaraan behoefte is (zoals het ondernemersplatform in de

Amerstreek of de initiatieven tot een Moerdijk Campus). Die lokale initiatieven kunnen ook een aanjager zijn voor projecten of bijeenkomsten op het niveau van de Kerncorridor of in ruimer regionaal verband.

De kerncorridor heeft alles wat innovatie in ketens kan versnellen. Er zijn kennisinstellingen en er zijn bedrijven die voorop willen lopen. Toch kunnen die twee werelden nog beter met elkaar worden verbonden. Dat gebeurt in concurrerende regio's (Venlo en Tilburg) krachtiger.

D Onderwijs en arbeidsmarkt

De regio kampt met een tekort aan juist gekwalificeerd personeel in de logistieke sector en maakindustrie. Het aantal vacatures in de regio groeit nog steeds. Het tekort zit voor al in specifieke banen, zoals chauffeurs voor binnenlandse distributie, planners, supply chain analisten, machine operators, lassers, etc. Beide sectoren hebben te maken met veel nieuwe geautomatiseerde processen. Opvallend is overigens het grote aantal personen met een technische achtergrond met een WW-uitkering (24%) in West-Brabant. Het aandeel personen in de WW met transportachtergrond is 11%. Dit duidt er op dat er geen match is tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt in deze twee sectoren.

Verder zijn de logistieke sector en de maakindustrie sterk vergrijsd en zal de komende jaren in toenemende mate geconfronteerd worden met een vervangingsvraag. Daarnaast leiden de ambities (van de regio) in beide sectoren ook tot een uitbreidingsvraag. De huidige instroom in de sector biedt onvoldoende zekerheid om aan de toekomstige vervangings- en uitbreidingsvraag te kunnen voldoen. Dit houdt in dat (bij)scholing een vereiste is, maar daarnaast zullen jongeren ook geïnteresseerd moeten worden voor logistiek en techniek. Het bedrijfsleven moet oog hebben voor sociale innovaties om zodoende jongeren te blijven boeien, binden en behouden. Kortom, de regio West-Brabant staat voor een grote uitdaging om in de toekomst over voldoende gekwalificeerd personeel in de logistiek en maakindustrie te kunnen beschikken en als regio daardoor concurrerend te zijn.

Door bestuurders is nadrukkelijk aangegeven dat het Regionaal Platform Arbeidsmarkt (RPA) een belangrijke rol moet spelen bij het zoeken naar concrete oplossingen van het arbeidsmarktprobleem. De logistieke sector moet hierbij als speerpunt worden aangewezen. De BOELM-gemeenten moeten samen met de RPA bepalen wat er nu al speelt of welke nieuwe acties nodig zijn. Daarbij gaat het zowel om het vergroten van de instroom (jongeren en werklozen) als om de bijscholing van personeel.

In de regio West en Midden-Brabant zijn verschillende instanties en platforms, waaronder het huis van de Logistiek in Tilburg, om de instroom te vergroten en opleidingen verder af te stemmen op de beroepspraktijk. Daarnaast is de oprichting van PPS Centrum voor Mobiliteit en Logistiek West-Brabant in een ver gevorderd stadium. Deze samenwerking heeft als doel – net als het Huis van de Logistiek - het onderwijs te vernieuwen en betere aansluiting te vinden met de beroepspraktijk.

Voor de logistieke sector in de regio is het voor zowel de instroom als de bijscholing van belang om het initiatief van ROC West-Brabant het Centrum voor Mobiliteit en Logistiek verder te ondersteunen. Daarbij kan ook worden geleerd van de ervaringen in Midden-Brabant en Noordoost-Brabant waar al Huizen van de Logistiek bestaan. Het is verder ook belangrijk om gebruik te maken van opleidingen van Avans en NHTV, om ook (voor kleinere groepen) opleidingen op hoger niveau in te richten. Het KennisDC Zeeland-Brabant kan hierin ook een rol spelen.

In de regio West-Brabant bestaat nog onvoldoende het besef dat nu snel geschakeld moet worden om beter opgeleid personeel beschikbaar te krijgen, zodat op de snelle vernieuwingen in logistieke ketens in kan worden gespeeld. Daarbij ligt een belangrijke rol weggelegd voor het MBO en HBO. Naast onderzoek en analyses in het RPA moet nu de volgende stap worden gezet in het ondersteunen van regionale en lokale initiatieven van ondernemers en kennisinstellingen om snel met maatwerk opleidingen te komen. Ook daar zijn andere regio's in Nederland slagvaardiger in (Midden-Brabant, Gelderland, Venlo, Noordoost-Brabant).

E Duurzame Kerncorridor BOELM

De regio West-Brabant is door VNG en het ministerie van I&M aangewezen als één van de pilotregio's voor energietransitie in de regio. Dit biedt kansen voor de Kerncorridor om zich als duurzame corridor te ontwikkelen. De corridor is uitermate geschikt voor nieuwe vormen van energie, maar ook als showcase voor duurzame logistiek. Het is relatief eenvoudig om als overheden te roepen om de duurzaamste corridor van Nederland te worden. De uitdaging ligt juist in het betrekken van bedrijven bij die ambities. Natuurlijk zijn er al diverse duurzame distributiecentra (BREAM gecertificeerd) in de Kerncorridor, maar er zijn nog veel extra slagen te maken in energiebesparing in bedrijfsgebouwen, het benutten van de ruimte op bedrijventerreinen en langs infrastructuur voor windenergie en het benutten van het dakoppervlakte van bedrijfsgebouwen (warehouses) voor zonnepanelen.

Het ontwikkelen van plannen voor energietransitie en het streven naar een klimaat neutrale omgeving wordt nu nog gedomineerd door overheden. Nog weinig bedrijven zijn hierbij betrokken, zowel bedrijven die de techniek kunnen leveren (installatiebedrijven en gespecialiseerde bedrijven) als de eigenaren en huurders van bedrijfsgebouwen. De grote uitdaging ligt om op de grote oppervlaktes van distributiecentra meer zonnepanelen bevestigd te krijgen. Dit vraagt om samenwerking tussen eigenaren van panden om via de zogenaamde postcoderoosregeling ook energie af te kunnen zetten aan derden. Maar belangrijk is ook dat logistieke bedrijven gestimuleerd worden voor hun eigen gebruik (elektriciteit, warmte, elektrisch vervoer) voldoende eigen energie op te wekken.

Er gebeurt nu al het nodige op het gebied van duurzame energie en CO₂-reductie (klimaat), maar ook hier ontbreekt een samenhangende aanpak met het bedrijfsleven. De BOELM-gemeenten gaan voor een programmatische en pragmatische aanpak om allereerst al te laten zien wat er allemaal aan initiatieven speelt. De BOELM gemeenten zetten vervolgens (in 2017) een duurzaamheidsteam op met vertegenwoordigers van de gemeenten, maar ook van energieleveranciers, installateurs en netbeheerders. Die beweging begint om die

partijen eens bij elkaar te brengen en voor een proeftijd van twee jaar gezamenlijk met elkaar aan de slag te gaan.

In het bestuurlijk overleg is besloten om dit thema buiten deze agenda te houden, omdat op het gebied van duurzaamheid en energietransitie al diverse initiatieven bestaan die al ondergebracht zijn bij andere portefeuillehouders (dan EZ).

F Promotie, marketing, acquisitie & branding

Concurrerende regio's van West-Brabant, en met name Venlo en Tilburg, weten zich naar buiten goed te profileren, zowel inhoudelijk als bestuurlijk. In de afgelopen periode is in discussie met de BOELM-gemeenten (zowel bestuurlijk als ambtelijk) naar voren gebracht dat die twee andere regio's (Venlo en Midden-Brabant) zich krachtiger positioneren en profileren. Dat zit niet zozeer in de uitvoeringscapaciteit (waar REWIN verantwoordelijk voor is), maar dat zit vooral in twee andere zaken. Ten eerste, 'wat is ons verhaal als regio West en als Kerncorridor' (waar onderscheiden we ons in, of is dat verhaal in grote lijnen hetzelfde als in de andere logistieke hotspots in Zuid-Nederland?). Dat onderscheidende vermogen zit voor een deel in de beschikbare ruimte en multimodale ontsluiting (Moerdijk), maar vooral in de aanwezige (gespecialiseerde) dienstverleners in de regio en de Kerncorridor. Ten tweede bestaat de indruk dat in andere regio's bestuurders een grotere rol pakken in het acquisitieproces waardoor acquisitieteams op het juiste moment ondersteund worden.

Het REWIN is namens de regio verantwoordelijk voor de uitvoering van de acquisitie. De BOM, die vooral als taak heeft de buitenlandse acquisitie in te vullen, geeft geen echte prioriteit aan logistiek (menskracht en budgetten). Dit betekent dat de regio (de gemeenten, Havenschap en REWIN) het zelf moet oppakken, waarbij nauw samengewerkt moet worden met het bedrijfsleven. In overleg met het REWIN kan worden bepaald op welke wijze extra 'bestuurlijke kracht' kan worden ingezet en hoe dat het best ingevuld kan worden. Daarbij is het een optie om voor een ***team van (twee) ambassadeurs logistiek West-Brabant*** te gaan. Het is niet verstandig alleen voor de Kerncorridor te gaan, maar voor de regio West-Brabant als totaal. Gezien de omvang van het gebied en de verschillende posities van deelgebieden (Roosendaal/Bergen op Zoom, Moerdijk, Breda en andere gemeenten) is het verstandig om voor een team van (twee) ambassadeurs te gaan die snel kunnen schakelen als er potentiële vestigers op bezoek zijn of als er deelgenomen kan worden aan internationale missies. Dit team is ook verantwoordelijk voor de inbreng vanuit de regio in de Logistieke Agenda Brabant en andere provinciale overlegstructuren.

Zowel ambtelijk als bestuurlijk is men het eens dat de branding beter kan. 'Wat is ons verhaal van de regio en vertellen we dat met zijn allen op een goede manier'. Dit verhaal moet nog scherper doorklinken in het promotiemateriaal en de doelgroepen voor promotie en acquisitie. Het verhaal van de kerncorridor moet geïntegreerd worden (en eventueel als voorbeeld dienen) met de propositie van West-Brabant. Kortom de Kerncorridor neemt graag het voortouw voor opstellen van een heldere en krachtige propositie. Daar hoort ook een bestuurlijke trekker bij die de regio promoot. Dit betekent ook dat moet worden nagegaan of het huidige promotiemateriaal nog voldoende onderscheidend is. Gedacht kan wor-

den aan een film of multimedia presentatie over moderne Logistiek in West-Brabant met testimonials van topbedrijven uit de regio.

Vanuit de kerncorridor kan de discussie worden gestart in de regio om de krachten beter te gaan bundelen om dezelfde acquisitiekraft te ontwikkelen zoals directe concurrenten dat ook doen. Dan gaat het om goede (bestuurlijke) afspraken tussen de diverse partijen, maar ook meer zichtbaarheid op buitenlandse markten en aantrekkelijk promotiemateriaal.

Hoofdstuk 4 **Vier actielijnen**

4.1 Van thema's naar concrete actielijnen

De zes thema's zoals hiervoor uitgebreid beschreven zijn, vormen de basis voor de Strategie Kerncorridor Zuidwest. Hoewel er zes thema's aan bod zijn gekomen, zijn er vier actielijnen onderscheiden. De thema's ruimte voor bedrijven en infrastructuur zijn samengevoegd in een overkoepelend thema Economische dynamiek, aangezien de verwachting is dat in het overleg met de provincie (in de RRO) op korte termijn definitieve afspraken gemaakt kunnen worden omtrent bedrijventerreinen (ruimte voor bedrijven). Echter is er wel behoefte aan inzicht in de dynamiek van de economie in de corridor, zowel in termen van bedrijvigheid en verplaatsingen, maar ook in termen van goederenstromen in en door de regio. Verder is het thema 'duurzame corridor' niet vertaald in concrete acties, aangezien duurzame inrichting van de corridor en van bedrijventerreinen vooral op de agenda van andere (bestuurlijke) tafels moeten liggen. Duurzaamheid in het Actieprogramma van de Kerncorridor wordt vertaald via innovatie, namelijk door het slim inzetten van modaliteiten en het slimmer plannen in ketens, waardoor de CO₂-uitstoot in ketens substantieel naar beneden gaat.

De strategie Kerncorridor Zuidwest kent vier concrete actielijnen:

- 1 Economische dynamiek
- 2 Onderwijs en arbeidsmarkt
- 3 Innovatie en duurzaamheid
- 4 Promotie, marketing, acquisitie en branding

De Kerncorridor neemt als aanjager (in de regio) de rol op zich om versnelling in bovenstaande actielijnen te realiseren, met een uitnodiging naar andere 'logistieke' gemeenten in de regio (Roosendaal en Bergen op Zoom) om aan te sluiten. Daarbij is het absolute uitgangspunt om niet dingen opnieuw te doen (RPA, Regionaal Mobiliteitsplan, oprichting Huis van de Logistiek, Innovatieprogramma Logistiek), maar wel om als Kerncorridor die processen te versnellen en lokale partners (bedrijven, opleidingen) erbij te betrekken.

Hieronder zijn de gezamenlijke acties voor de BOELM-gemeenten uitgewerkt.

Actielijn 1: Economische dynamiek

Op basis van economische analyses blijkt de (onverwachte) economische dynamiek van de Kerncorridor. Het is van belang om deze dynamiek goed inzichtelijk te krijgen. In de eerste plaats voor lobby doeleinden (regionaal, provinciaal en landelijk) gericht op infrastructuur en topsectoren, maar ook om het beleid in de Kerncorridor te kunnen aanscherpen.

Acties

1. Dynamiek (bedrijfsverplaatsingen) op lokaal niveau monitoren en onderling met elkaar bespreken waar en hoe bedrijven het best gefaciliteerd kunnen worden. Dit inzicht in verplaatsingen, substantiële uitbreidingen en nieuwvestigingen ontbreekt nu in de Kerncorridor. Deze informatie leidt ook tot inzicht in welke segmenten van de brede logistiek de meeste dynamiek zit en waar die bedrijven zich vestigen.
2. Inzichtelijk maken van en goede monitoring van personen- en goederenstromen in de regio (doorvoer en herkomstbestemming). Het gaat dus zowel om de corridor als internationale corridor als om de levensader van de kerncorridor en de omliggende regio's.

Budget

Eenmalig:

- Opzetten van monitoring systeem bedrijfsverplaatsingen: € 20.000
- Analyse herkomst-bestemmingen goederenstromen: € 30.000+
€ 50.000

Structureel

- Jaarlijks monitoring systeem bedrijfsverplaatsingen: € 10.000
- Jaarlijks actualiseren herkomst-bestemmingen goederenstromen: € 10.000+
€ 20.000

Actielijn 2: Onderwijs en arbeidsmarkt

De kerncorridor kampt met een tekort aan juist gekwalificeerd personeel, vooral in de logistiek en de maakindustrie. Er is een mismatch op de arbeidsmarkt. De arbeidsmarktvraagstukken worden in RPA verband weliswaar gesignaleerd, maar het tekort in de brede logistiek vraagt om concrete projecten en programma's. Logistiek en techniek moet dus een echt speerpunt zijn binnen het RPA. Het is van belang dat naast analyse en beleid ook concrete acties opgestart worden om het tekort aan gekwalificeerd personeel in de logistiek sector terug te dringen.

Acties

Naast analyse en beleid, concrete projecten opstarten in de logistieke sector met betrekking tot:

- Meer instroom vanuit werklozen door om- en bijscholing om in te kunnen spelen op de vraag vanuit het bedrijfsleven.
- Meer aandacht in programma's beroepskeuze (in primair onderwijs, voortgezet onderwijs) voor logistiek.
- Via cursussen op alle niveaus werknemers bijscholen voor snelle veranderingen in logistiek (meet IT, meer robotica, meer back office functies).

Het is van belang dat de BOELM-gemeenten zich bij PPS Centrum voor Mobiliteit en Logistiek West-Brabant aansluiten en daardoor de realisatie van dit initiatief versnellen. Door de samenwerkingspartners zijn binnen een aantal thema's concrete acties ontwikkeld voor de komende jaren onder ander op het gebied van profilering, opleidingen en faciliteren van bedrijven. Veel van de acties worden ook vanuit dit platform opgepakt.

Belangrijk is dat initiatieven op het schaalniveau van West-Brabant worden afgestemd en dat vooral ook ruimte wordt gegeven aan initiatieven (van ondernemers en opleidingsinstellingen) op lokaal/subregionaal niveau. De Kerncorridor stimuleert de versnelling binnen het RPA richting uitvoering van logistieke programma's en projecten en ondersteunt initiatieven van ondernemers en kennisinstellingen in de eigen subregio.

Budget

Structureel:

- Aanjagen van initiatieven en projecten: € 50.000

Actielijn 3: Innovatie en duurzaamheid

De Kerncorridor wil zich opwerpen als de logistieke proeftuin van Nederland. Op verschillende plaatsen in de corridor bestaan er 'slimme' initiatieven. Onder meer vanuit de NHTV, Dinalog en het REWIN. Het gaat bijvoorbeeld om bundelen van ladingen, automatisering en robotisering in warehouses of nieuw inrichting van ketens door nieuwe IT-technologie. De uitdaging is om een gezamenlijke ambitie te bepalen in West-Brabant, meer samenhang in de activiteiten aan te brengen en meer bedrijven te laten aanhaken aan initiatieven. Daarnaast zijn in de regio al veel innovatieve bedrijven (in de logistiek) actief. Door het laten zien van deze toegepaste innovatie kunnen bedrijven van elkaar leren. Deze taak is neergelegd bij het REWIN. De opgave voor de Kerncorridor is om (samen met het REWIN) vast te stellen welke bedrijven al aan bestaande programma's of projecten kunnen deelnemen. Het is van groot belang hier kennisinstellingen bij te betrekken

Acties

- Opstellen van een lijst met logistieke bedrijven en bepalen welke bedrijven nu al innovatief aan de slag zijn of mogelijk belangstelling hebben voor logistieke projecten en programma's.

- Op basis van de lijsten met bedrijven worden jaarlijks twee bijeenkomsten georganiseerd. Het doel van deze bijeenkomsten is breed. In de eerste plaats het laten zien van wat er al aan innovaties plaatsvindt bij de bedrijven, zodat men van elkaar kan leren. Daarnaast ook inventariseren wat de behoeften van bedrijven zijn. Dit kan via thematische bijeenkomsten, zoals big data of robotica in de logistiek. Dergelijke bijeenkomsten vragen om goede voorbereiding (van de regionale partners) en juiste deelnemers.
- Innovatieve karakter van de brede logistieke sector onder de aandacht te brengen van een breder publiek (en gemeenteraden).

Budget

Structureel:

- Organisatie van de bijeenkomsten en overige publiciteit € 20.000

Actielijn 4: Promotie, marketing, acquisitie & branding

Concurrerende regio's van West-Brabant weten zich naar buiten goed te profileren, zowel inhoudelijk als bestuurlijk. Het is van belang dat de regio West-Brabant zich krachtiger weet te positioneren en profileren. In de eerste plaats betekent dat het verhaal van de krachtige logistieke regio beter naar buiten brengen. Ten tweede kan worden geconstateerd dat in andere regio's bestuurders een grotere rol pakken in het acquisitieproces waardoor acquisitieteams op het juiste moment ondersteund worden. Verder kan ook de afstemming tussen de BOM en REWIN beter. BOM legt niet de hoogste prioriteit op logistiek. Dit betekent dat de regio het voor een deel zelf moet oppakken. Ook is de afstemming binnen de regio is niet optimaal (tussen REWIN, Havenschap en gemeenten). Zeker in vergelijking met concurrenten zoals Venlo, waar bestuurders in de regio een duidelijke rol met elkaar hebben afgesproken en er meer bestuurlijke en ambtelijke betrokkenheid is bij promotie en acquisitie is.

Acties:

- Betere afstemming tussen gemeenten in West-Brabant wat betreft promotie, marketing en acquisitie (wie neemt welke rol op zich, ambtelijk en bestuurlijk?), waarbij er voor de Kerncorridor een belangrijke (aanjaag)rol ligt.
- Onderscheidend karakter van West-Brabant en daarmee ook van de Kerncorridor steviger vastleggen in promotie- en marketingmateriaal: dus naast locaties en infrastructuur ook meer aandacht voor bedrijven (de parels) van de Kerncorridor en West-Brabant.
- Concrete aanpak promotie, marketing en acquisitie voor logistiek en maakindustrie om hiermee scherpe positionering van de regio West-Brabant neer te zetten. De Kerncorridor zal aandringen op een concreet marketing- en acquisitieplan voor de brede logistiek, maar nodigt uiteraard andere partners in de regio uit om deel te nemen.
- Bezoeken aan beurzen en ontvangen van delegaties.

Budget

Eenmalig:

Aanpak promotie, marketing en acquisitie logistiek en maakindustrie (aan te vullen door andere partijen in de regio) € 30.000

Structureel:

Bezoeken aan beurzen en ontvangen delegaties en gerichte campagnes € 10.000

4.2 Overzicht van middelen en menskracht

In deze notitie zijn vier actielijnen uitgewerkt. Er is indicatief ook vermeld wat de benodigde inzet van financiële middelen is. Daarnaast geldt dat ook de vier gemeenten ambtelijke en bestuurlijke capaciteit beschikbaar moeten stellen. Om echt ook in 2017 en 2018 werk te maken van de genoemde acties geldt dat elke gemeente 0,5 fte beschikbaar moet stellen om die acties ook echt van de grond te krijgen. Gezien de variatie aan thema's zijn dat niet alleen de ambtelijke vertegenwoordigers van het economisch beleidsveld. Het vertalen van acties tot operationele plannen en projecten vraagt nog de nodige aandacht van de ambtelijke kerngroep die het opstellen van deze strategie heeft begeleid.

Hieronder volgt een samenvattend overzicht:

Tabel 1 Overzicht inzet geld en menskracht van de zes actielijnen

Actielijnen	Eenmalig	Structureel	Menskracht
1 Economische dynamiek			
• Monitoren dynamiek	€20.000	€10.000	• Bestuurlijke trekker
• Monitoren verkeersstromen	€30.000	€10.000	• Ambtelijke ondersteuning
2 Onderwijs en Arbeidsmarkt			
• Accent op maakindustrie en Logistiek in RPA			• Bestuurlijke trekker
• Opzetten Huis van de Logistiek		€50.000	• Ambtelijke ondersteuning
3 Innovatie en duurzaamheid			
• Opstellen lijsten innovatieve bedrijven			• Ambtelijke ondersteuning
• Bijeenkomsten (2x) organiseren in Kerncorridor		€20.000	• Bestuurlijke trekker
• Innovatie karakter van logistiek zichtbaar maken			
4 Marketing & acquisitie			
• Aanpak promotie, marketing en acquisitie logis- € 30.000 tiel en maakindustrie			• Bestuurlijke trekker
• Bezoeken aan beurzen en ontvangen delegaties en gerichte campagnes		€ 10.000	• Ambtelijke ondersteuning
Totaal	€80.000	€100.000	

Dat betekent dat elke gemeente capaciteit beschikbaar moet stellen, totaal 2 fte (vanuit meerdere afdelingen/disciplines) en dat jaarlijks €100.000 en eenmalig €80.000 extra. Deze inspanningen vanuit gemeenten liggen dan ongeveer op dezelfde orde van grootte als in andere regio's, zoals Venlo, Noordoost-Brabant, Midden-Brabant.

Gebiedsfoto Kerncorridor Zuidwest

Bijlagen

Nijmegen, 9 december 2016

- 1 Logistiek in BOELM
- 2 Maakindustrie
- 3 Vestigingsklimaat
- 4 Arbeidsmarkt, kennis en innovatie

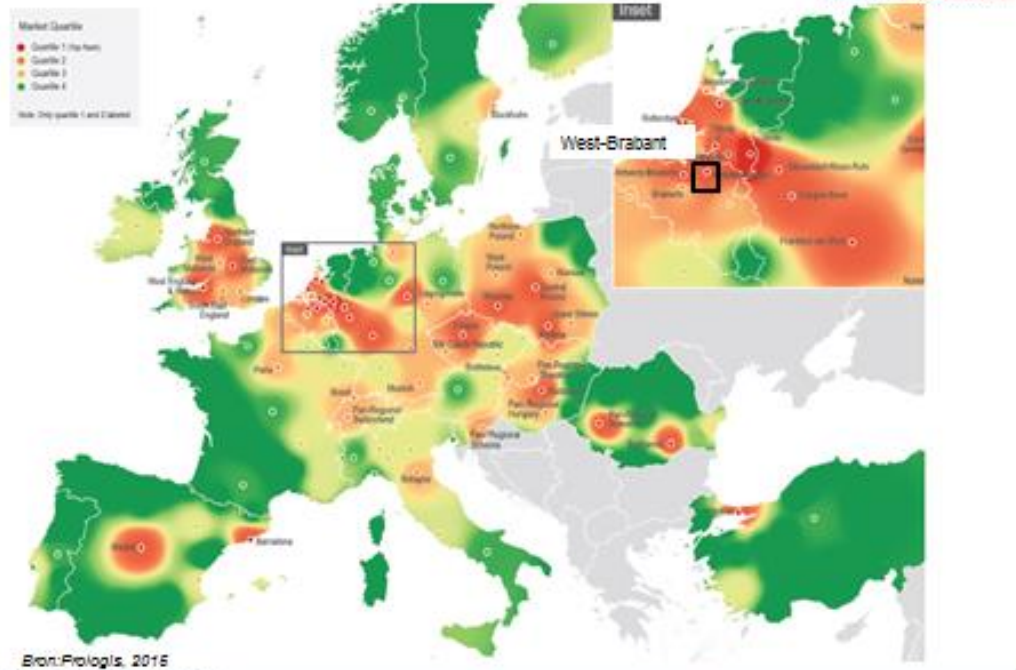
1 Logistiek in BOELM

A Ruimtelijk economische positionering

- Met de havens van Rotterdam, Antwerpen en Amsterdam en de luchthaven Schiphol staat Nederland bekend als logistieke toegangspoort van Europa
- Nederland in top 5 van diverse gezaghebbende logistieke lijsten:
 - 2^{de} positie op logistieke performance Index 2014 (Wereldbank)
 - 1^{ste} positie Global Connectedness Index 2014 (DHL)
- De laatste decennia hebben meer dan 1.200 multinationals gekozen voor vestiging van hun EDC in Nederland
- Goede verbindingen met achterlandregio's, waar value added logistics worden uitgevoerd, zijn van groot belang voor behoud en versterken logistieke sector
- Het gaat niet alleen om vervoer, maar ook om VAL/VAS activiteiten. Dergelijke logistieke operaties vinden in Nederland voor een groot deel plaats in Noord-Brabant (en vooral in West Brabant). Van belang is dat VAL/VAS activiteiten in de regio landen om zodoende meer toegevoegde waarde te realiseren



Top EU logistieke hot spots



Logistieke toplocaties in Nederland

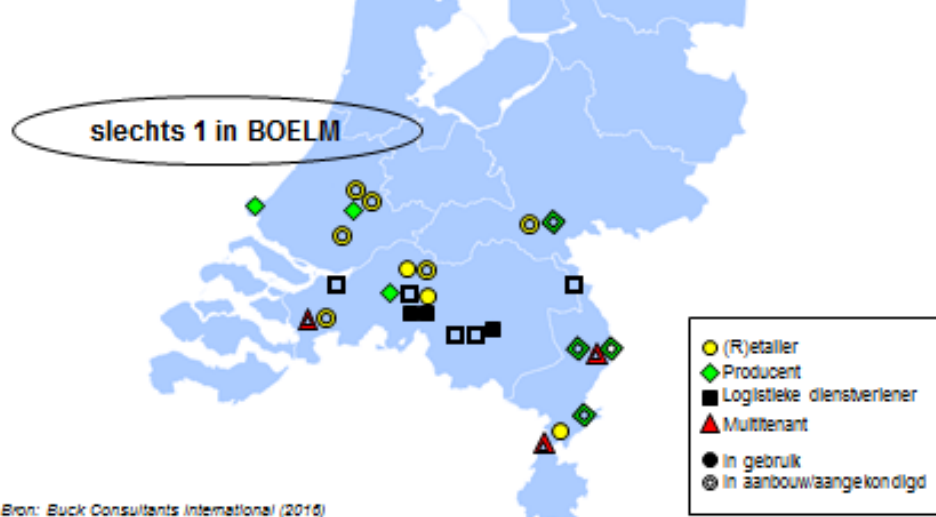
Logistieke hotspots 2016



Ranking logistieke locaties



XXL DC-kaart van Nederland



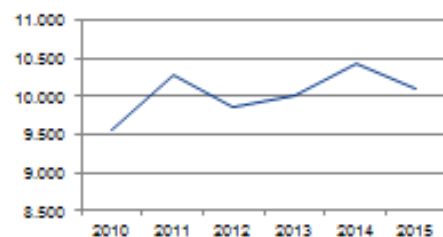
Bron: Buck Consultants International (2016)

© Buck Consultants International, 2016

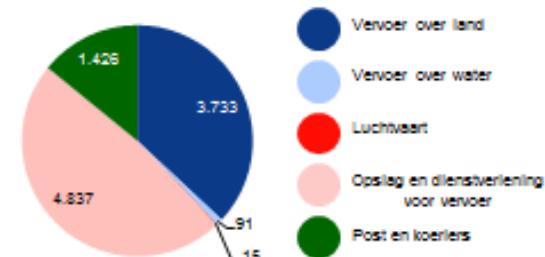
6

B Feiten en cijfers

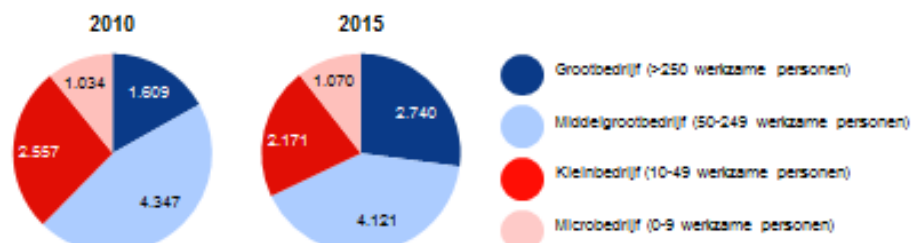
Ontwikkeling werkgelegenheid



Werkgelegenheid naar branche



Werkgelegenheid naar bedrijfsgrootte



Bron: Liza, 2016

© Buck Consultants International, 2016

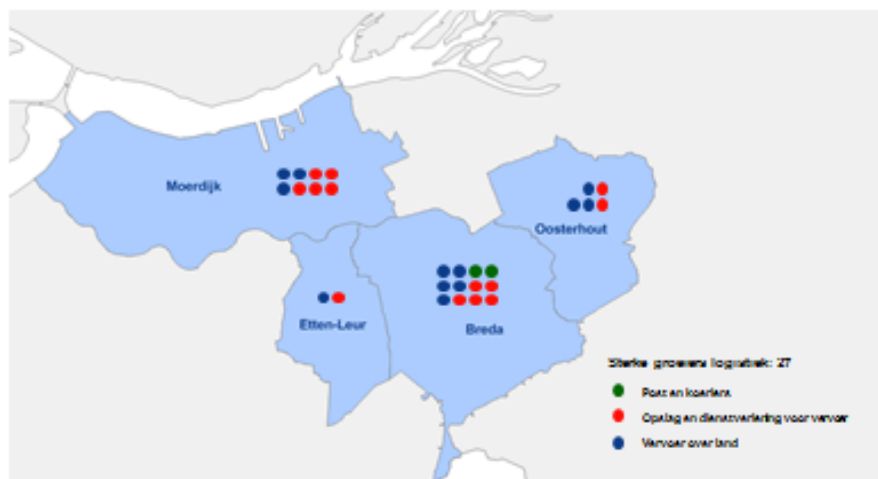
8

Logistieke bedrijven (> 50 wp) naar sector (n=43 bedrijven)



Sterke groeiers in de logistieke sector (>50 werknemers)

- Bedrijven met meer dan 50 werkzame personen in 2015 en een groei van meer dan 10 werkzame personen in de periode 2010-2015



C Trends in logistiek

• **Groei e-commerce en e-fulfilment**

- De verkoop van producten en diensten vindt in toenemende mate plaats via digitale wegen. Dit geldt zowel voor B2C als voor B2B relaties.
- De groeiende online verkopen geven ook boost aan e-fulfilment activiteiten.
- Steeds kortere levertijden ('voor 23:00 uur besteld, morgen in huis') stellen hoge eisen aan (de inrichting van) het logistiek proces.

• **On-demand delivery**

- Nieuwe verkoop- en logistieke concepten gaan sterk uit van vraaggestuurde leveringen aan consumenten. Denk aan e-commerce leveringen in bepaalde time slots door koeriers en de bezorging van boodschappen door supermarktketens waarbij de consument alleen nog maar online aangeeft welke producten hij/zij wenst ('boodschappenlijstje') en de supermarktketen het betreffende pakket samenstelt.

• **Groei overslag haven Rotterdam**

- Volgens prognoses van het Havenbedrijf Rotterdam (2015) komt de ontwikkeling van de overslag uit op een groei van 1,5% tot 3% per jaar tot 2020.
- De vooraanstaande positie van de haven van Rotterdam op het gebied van containeroverslag op positieve wijze bij aan de groeiprognozes. Voor dit segment wordt namelijk groei verwacht.
- Het feit dat de Rotterdamse haven eveneens gespecialiseerd is in overslag van ruwe olie en ertsen heeft daarentegen een negatief effect op de vooruitzichten. De verwachtingen voor deze segmenten zijn somberder.

© Buck Consultants International, 2016

8

• **Initiatieven t.a.v. synchromodaal transport**

- Het parallel beschikbaar zijn van diverse modaliteiten in combinatie met a-modaal boeken door verladers biedt LDVs de vrijheid om de beste match te maken tussen vervoersvraag en modaliteit (e.g. op basis van snelheid, servicegraad, kosten, congestie en duurzaamheid).
- 2011-2012 pilot 'Synchromodaal transport Rotterdam-Moerdijk-Tilburg' waaraan o.a. de verladers Fujii, Samsung en Sony meewerken samen met TNO, ECT, Barge Terminal Tilburg BTT, BIM, MCT en Danser.

• **Big data en anticipatory logistics**

- Hoeveelheid data groeit exponentieel (big data) en met behulp van slimme algoritmes zijn bedrijven in staat daarin patronen te ontdekken en verbeterde prognoses te formuleren (anticipatory logistics)
- Logistiek dienstverleners zijn hierdoor in staat hun service te verbeteren en efficiency te verhogen door slimme inzet van capaciteit en netwerk.

• **Robotica en automatisering**

- Logistieke processen worden steeds vaker ondersteund door robotica en andere vormen van automatisering. Hierdoor krijgen distributiecentra/magazijnen in toenemende mate een 'goods-to-man' karakter -waarbij goederen geautomatiseerd naar medewerkers worden gebracht- in plaats van een 'man-to-goods' karakter waarbij magazijnmedewerkers zichzelf verplaatsen richting opgeslagen producten.

© Buck Consultants International, 2016

10

• Service logistiek

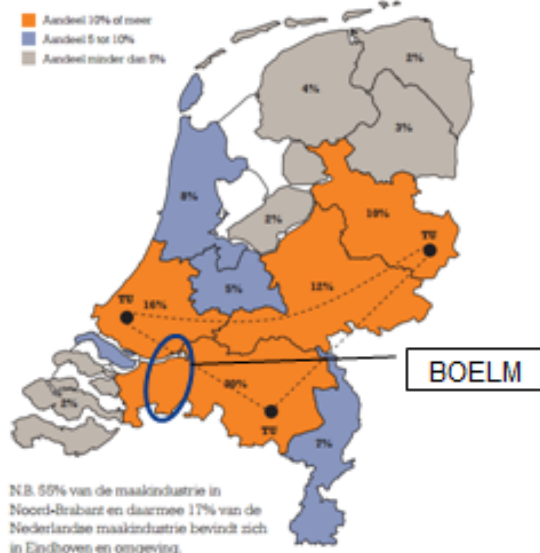
- "Service logistiek is de regie van de after-sales service van een product tot aan het einde van de levenscyclus" (Innovatie Zuid – 2012 – Service Logistiek in Zuid Nederland).
- De allesomvattende benadering van after-sales service maakt dat een logistiek dienstverlener een breed pakket diensten aanbiedt om klanten te ontzorgen. Denk aan call centers, retourlogistiek, diagnostiek (eventueel op afstand), reparatie en onderhoud, levering van reserveonderdelen en afvoer (idealerweise ten behoeve van ontmanteling en hergebruik).
- Om een dergelijk breed dienstenpakket te kunnen bieden is schaalgrootte van belang. Dit betekent voor de strategie van bedrijven ofwel schaalvergroting ofwel dat partnerships worden aangegaan met gespecialiseerde partners.

• Duurzaamheidsinitiatieven

- Bedrijven maken in toenemende mate van duurzaamheidsambities. Mede onder druk van eisen van consumenten en maatschappelijke organisaties verrichten zij duurzaamheidsinspanningen om hun footprint te verbeteren.
- Deze inspanningen spitsen zich onder meer toe op logistiek. Het terugbrengen van CO₂ uitstoot van transportactiviteiten door bijvoorbeeld inzet van schonere voertuigen, bundeling van stromen en modal shift van vrachtwagen naar binnenvaart draagt bij het verwezenlijken van duurzaamheidsambities.

2 Maakindustrie

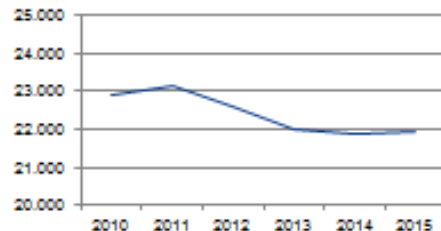
A Ruimtelijk economische positionering



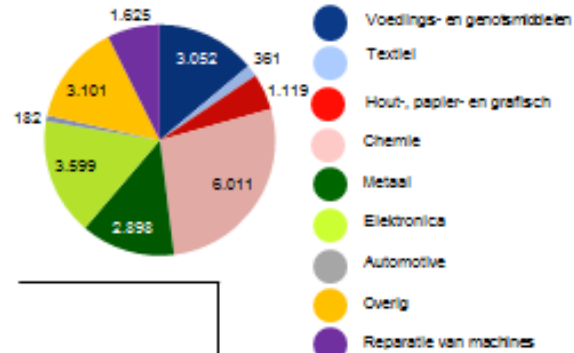
- Noord-Brabant sterk in de maakindustrie
- West-Brabant en Midden-Brabant samen zijn de tweede industriële regio van Nederland in termen van TW (Bron: BCI, 2013)
- In de BOELM gemeenten is de industrie (chemie in Moerdijk, Voedingsindustrie in Breda en Elektronica in Etten-Leur) sterk vertegenwoordigd.

B Feiten en cijfers

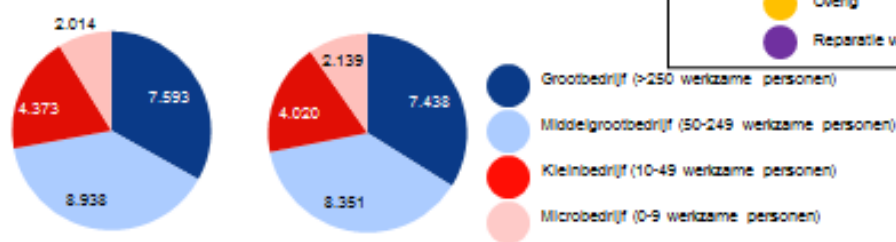
Ontwikkeling werkgelegenheid



Werkgelegenheid naar branche



Werkgelegenheid naar bedrijfsgrootte



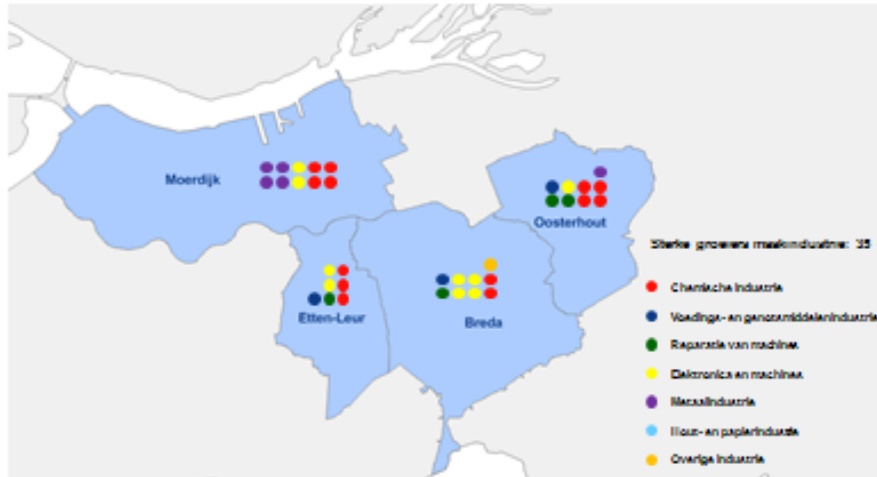
Bron: LISA, 2016

Bedrijven (>50 wp) in de maakindustrie naar sector (n=91)



Sterke groeiers in de maakindustrie (>50 werknemers)

- Bedrijven met meer dan 50 werkzame personen in 2015 en een groei van meer dan 10 werkzame personen in de periode 2010-2015



C Trends in de maakindustrie

- De afhankelijkheid van andere landen is de laatste twee decennia sterk toegenomen; de **productiefactoren** arbeid en grondstoffen zijn schaarse elementen in Nederland
- Bedrijven zullen zich nog meer richten op de **kernactiviteiten**. Bedrijfsonderdelen die niet daartoe behoren, worden uitbesteed (outsourcing).
- Industriële bedrijven zijn door outsourcing meer afhankelijk geworden van andere partijen in de keten, zoals toeleveranciers, dienstverleners en andere ondersteunende bedrijven. De komende tijd zal de Maakindustrie meer samen optrekken met andere bedrijven in **waardeketens**, zowel internationaal als juist ook regionaal.
- **Hoogwaardige productie** en R&D activiteiten vinden nog steeds plaats in Europa en Nederland. Maar China investeert sterk om de verschuiving van laagwaardige productie naar hoogwaardige productie mogelijk te maken.
- **Verschuiving productie** naar de afzetgebieden (eindassemblage).

C Trends in de maakindustrie

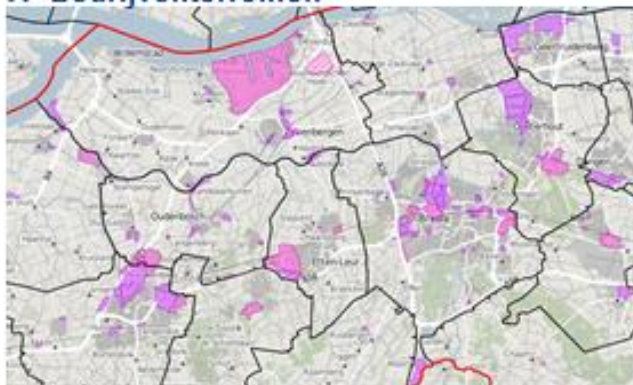


- Verdergaande **informatisering en automatisering** van productieprocessen en logistieke ketens leiden tot stijging van de arbeidsproductiviteit. Hierin zit de noodzaak voor continue **innovatie**
- Door de sterke productiviteitsstijging nemen de kansen **op re-industrialisatie** toe.
- De toenemende aandacht voor **duurzaamheid** in de afgelopen jaren biedt kansen voor de Maakindustrie in de vorm van nieuwe (biobased) producten en verduurzaming van industriële processen.
- Voorbeelden in andere Europese regio's (bijv. Stockholm, Eindhoven, Twente, Stuttgart en München) leren dat regio's vernieuwingen en veranderingen in de **Maakindustrie** goed kunnen **ondersteunen** en dat dit tot een extra groei van toegevoegde waarde en export leidt.

3 Vestigingsklimaat



A Bedrijventerreinen



Gemeente	Bruto opp.	Netto opp.	Nog uitgiftebaar opp.	Waarvan niet terstond uitgiftebaar opp.
Breda	942	769	44	11
Etten-Leur	396	319	12	-
Moerdijk	3.019	1.383	268	142
Oosterhout	756	583	22	16
BOELM	5.113	3.055	346	169

- Totale oppervlakte bedrijventerreinen bedraagt 5.113 ha bruto en 3.055 ha netto
- 346 ha (10%) is uitgiftebaar, waarvan de helft niet terstond uitgiftebaar is
- Met uitzondering van Moerdijk (LPM), slechts beperkte uitbreidingsmogelijkheden

Bron: Provincie Noord-Brabant, 2016

Beschikbare ruimte terstond en niet terstond op bedrijventerreinen in BOELM

Oosterhout

Plaatsnaam	Direct uitgiftebaar	Niet direct uitgiftebaar
Everdenberg (incl. Oost)	0,7	15,0
Vijf Eiken	2,7	-
Oosterheide	0,3	-
Helhoef	2,0	-
TOTAAL	5,7	15,0

Etten-Leur

Plaatsnaam	Direct uitgiftebaar	Niet direct uitgiftebaar
Atterleken	1,0	-
Vosdonk	4,8	-
Vosdonk-West	2,7	-
Vosdonk-Monnikenheide	4,9	-
TOTAAL	13,4	-

Moerdijk

Plaatsnaam	Direct uitgiftebaar	Niet direct uitgiftebaar
Moerdijk	123,3	-
Logistiek Park Moerdijk	142,0	142,0
Zevenbergsehoek	2,2	-
TOTAAL	267,5	142,0

Breda

Plaatsnaam	Direct uitgiftebaar	Niet direct uitgiftebaar
Digipark	3,3	-
Druivenstraat	2,3	-
Emer zuid	0,6	-
Hellaar Noord	4,0	-
Hoogelind	4,0	-
Klevitsloop-Beardewelde	0,2	-
Princeville	3,3	3,3
Rithmeesterpark	12,0	-
Steenakker	0,3	-
Van der Reghtstraat	0,6	-
Voet Bavelse Berg	10,9	10,9
Werkdonken	2,1	-
TOTAAL	43,6	14,2

Bron: Provincie Noord-Brabant, 2015

Behoefteraming bedrijventerreinen

- Eind 2014 is door Bureau Buiten een behoefteraming bedrijventerreinen Noord-Brabant 2014-2040 uitgevoerd. De behoefteraming is voor de verschillende Brabantse regio's uitgevoerd. Hieronder zijn de belangrijkste resultaten van West-Brabant weergegeven.

Totale vraag (2014-2040)

	West-Noord-Brabant	Totaal Noord-Brabant
2014-2020	+353	+939
2021-2030	+78	+137
2031-2040	-53	-175
Totaal	+378	+901

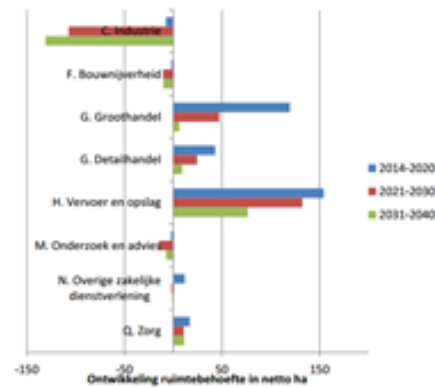
Bureau Buiten, 2014

Vraag naar segment



- De totale netto vraag tot en met 2040 bedraagt 378 ha. Met een aanbod van 330 ha harde en zachte plannen in BOELM kan zij aan bijna de gehele vraag voldoen.
- Tot 2020 nog vraag voor alle type bedrijventerreinen. In de toekomst is er in West Brabant vooral behoefte aan logistieke en modern gemengde terreinen.

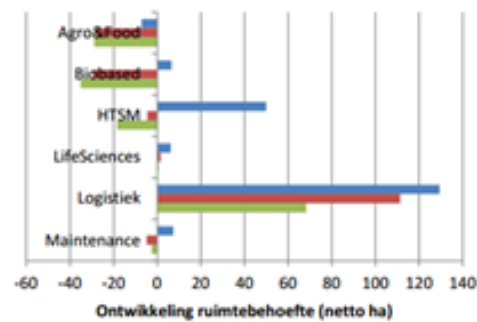
Behoeftte uitgesplitst naar sector



Bureau Buiten, 2014

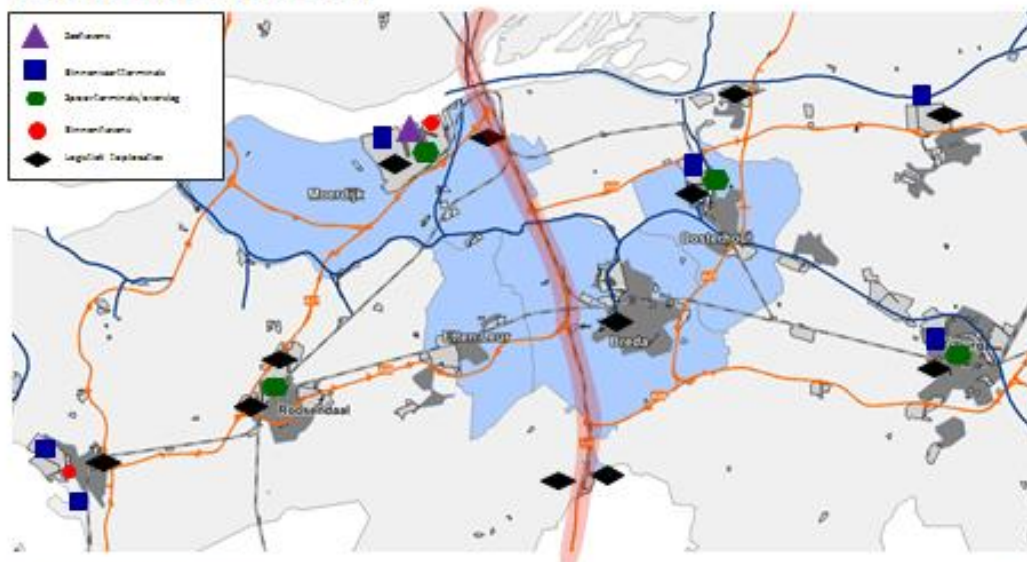
- De vraag naar bedrijventerreinen in West-Brabant komt vooral uit de logistieke hoek. De vraag naar bedrijventerreinen bestemd voor industrie is negatief

Behoeftte naar clusters provincie



B Bereikbaarheid en voorzieningen

Logistieke kaart BOELM



Inland terminals in BOELM

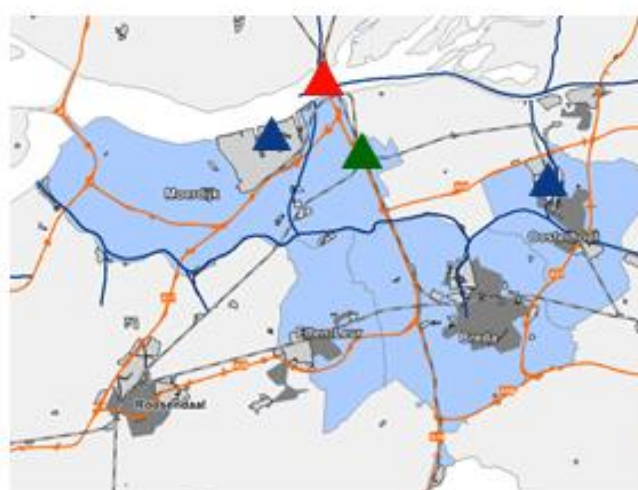
- BOELM telt in totaal vier inland terminals, waarvan 2 in Moerdijk en 2 in Oosterhout gesitueerd zijn.

Inland Terminals	Binnenvaart	Spoor	Oppervlakte in m ²	Capaciteit in TEU	Kade in m	Spoor in m	# Kranen (vast + mobiel)	Gebruik terminal TEU in 2014
Moerdijk Container Terminals	x	x	380.000	700.000	1700	3x950	7+12	202.000
Delta Marine Terminal	x		120.000	225.000	300	-	3+3	22.000
Oosterhout Container Terminal	x		37.000	200.000	325	-	2+3	138.000
Oosterhout Container Terminal (Locatie Vijf Elken)	x		15.000	50.000	125	-	0+1	n.b.

Omrekenfactor containers naar TEU → x 1,5. Informatie over oppervlakte, capaciteit, kade- en spoor lengte, # kranen en uitbreidingsplannen gebaseerd op informatie op InlandLink, websites terminal operator.

- Het bedrijventerrein Weststad in Oosterhout is ook per spoor ontsloten. Spoor wordt met name gebruikt voor aan- en afvoer van stuk- en bulkgoederen (bouwmaterialen). In totaal betreft het hier 1 bediening per dag

Goederenvervoer door BOELM



- Wegvervoer**
 - Moerdijkbrug/A16:
 - 23.000 vrachtwagens per dag (18% van het wegverkeer; 14% gem. in NL)
 - 70 mln. ton per jaar
 - 3.450 containerritten per etmaal (= 20% van alle 15.000 containerritten de haven uit)
- Spoorvervoer**
 - Meeste treinen zijn doorvoer Rotterdam/Amsterdam – Duitsland. Betrekkelijk weinig laden en lossen (Moerdijk, Tilburg, Eindhoven, Oss, Venlo, en Sittard Geleen)
 - Moerdijk-Breda: 14.100 treinen (2014), ca. 3.500 van/nr. Zeeland en 5.500 van/nr. Vlaanderen
- Binnenvaart**
 - Moerdijk:
 - 11.000 schepen
 - 10,4 mln. ton in 2015
 - 224.000 TEU via terminals
 - Oosterhout: overslag OCT 138.000 TEU

Wegvervoer relatief belangrijk, binnenvaart voor fijnmazige regionale beleving, spoorvervoer hoofdzakelijk doorvoer

- **Wegvervoer:** de A16 Corridor kent een hoog % vrachtwagens in het totale verkeer. Het aandeel wegvervoer op de A16 (meetpunt Moerdijkbrug) bedraagt 18%, terwijl dat voor heel NL 14% is. Dit is deels te verklaren door de aan/afvoer naar haven Rotterdam, maar ook de aan/afvoer voor de industrie, groot- en detailhandel en logistieke operaties aan de corridor zorgt voor veel wegvervoerbewegingen.
- **Spoorvervoer:** Het spoorvervoer in BOELM wordt gekenmerkt in de eerste plaats gekenmerkt als doorvoerroute. Vanuit Moerdijk zijn spoorverbindingen richting het achterland. Het gebruik van het spoorvervoer van en naar de regio (binnenlands vervoer) is net als elders in Nederland relatief beperkt. Oosterhout is per spoor bereikbaar via een aftakking bij lage Zwaluwe. Transport over dit spoor betreft Bulk- en stukgoederen.
- **Binnenvaart:** het belang van de binnenvaart voor aan/afvoer containers is groot voor alle BOELM gemeenten. In de regio zijn 4 inland terminals gevestigd (2 in Moerdijk en 2 in Oosterhout) gezamenlijk zijn zij goed voor een overslag van 362.000 TEU. Hiermee is de maximale capaciteit (ca. 1,2 mln. TEU) nog niet gehaald en is er nog ruimte voor groei. De doorgaande binnenvaart van/naar Tilburg doorkruist BOELM via het Wilhelminakanaal.
- In Zuid Nederland kent een hoge dichtheid inland terminals op relatief korte afstand van elkaar. Oftewel, er wordt in de regio relatief veel gebruik gemaakt van intermodaal transport.

© Buck Consultants International, 2016

26

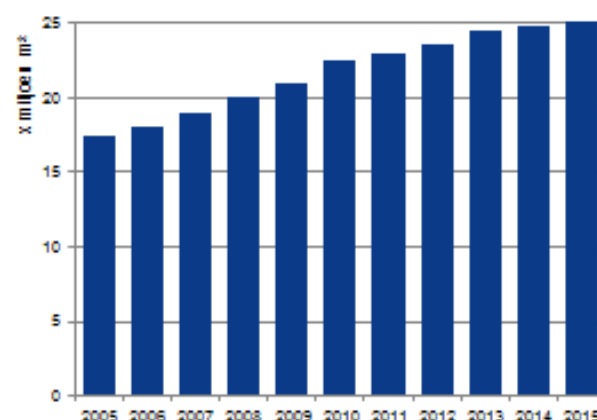
C Logistiek vastgoed

Sterke groei van het logistieke vastgoed in Nederland

Concentratie logistiek vastgoed per Corop-gebied (2015)



Ontwikkeling voorraad Logistiek vastgoed 2005-2015 in Nederland



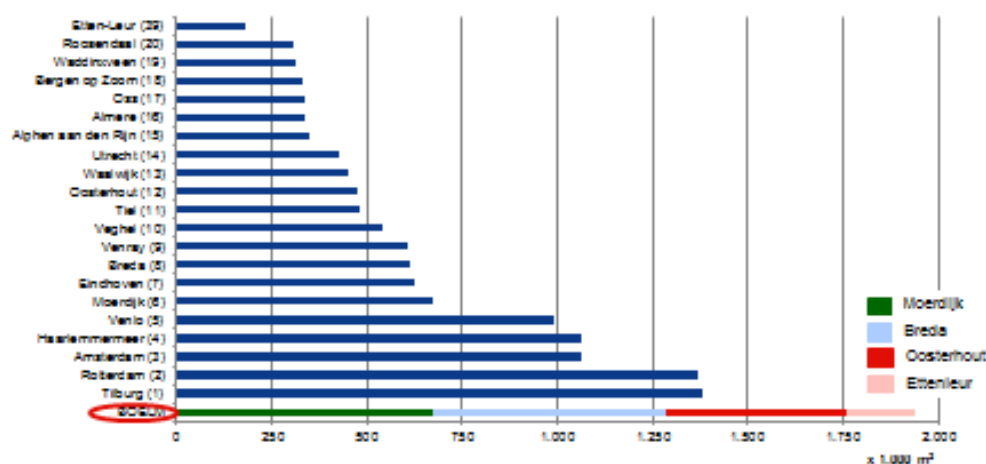
- Sterke concentratie logistiekvastgoed in West-Brabant, Noord-Limburg (Venlo/Venray) en Schiphol regio

Bron: Bak/NVM, 2016

© Buck Consultants International, 2016

28

BOELM gemeenten sterk vertegenwoordigd in top 20 met de grootste voorraad logistiek vastgoed



	2012	2013	2014	2015-2016
Moerdijk	652.500 m²	654.500 m²	672.000 m²	19.500 m²
Breda	560.500 m²	604.000 m²	611.000 m²	50.500 m²
Oosterhout	440.000 m²	476.000 m²	476.000 m²	36.000 m²
Etten-Leur	170.000 m²	170.000 m²	178.500 m²	8.500 m²
BOELM	1.823.000 m²	1.904.500 m²	1.937.500 m²	114.500 m²

© Buck Consultants International, 2016

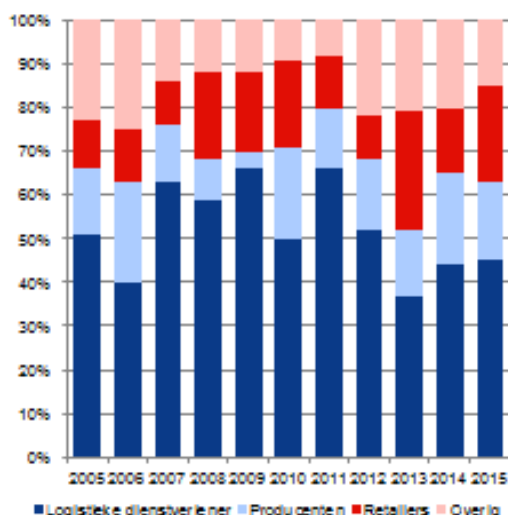
27

Vraag naar logistiek vastgoed per type gebruiker



- Sterke groei logistiek vastgoed in BOELM regio. In 4 jaar tijd een groei van 107.000 m²

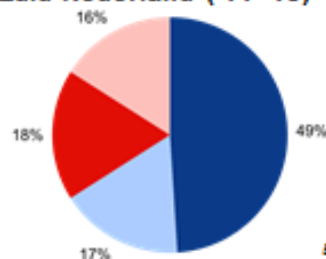
Nederland



Vraag ontwikkeling BOELM

	2011	2012	2013	2014	2015
Breda	34.000	45.000	43.000	35.000	69.500
Moerdijk	31.000	16.000	33.500	82.500	84.500
Oosterhout	-	16.000	72.000	3.000	18.000
Etten-Leur	Nb.	Nb.	Nb.	Nb.	Nb.
Totaal	65.000	77.000	143.500	120.500	172.000

Zuid-Nederland ('11-'15)



Bron: BakNVM, 2015

© Buck Consultants International, 2016

28

4 Arbeidsmarkt, kennis en innovatie

A Arbeidsmarkt

WW uitkeringen

- Relatief veel WW-uitkeringen t.o.v. Nederland, maar onder gemiddelde West-Brabant

	Stand jan. 2016	% ber.bev.*	Mutatie tov dec. 2015		Mutatie tov jan. 2016	
			aantal	%	aantal	%
Nederland	484.745	5,2%	18.866	4%	7.131	2%
Arbeidsmarkt regio West-Brabant	20.709	5,7%	622	3%	313	2%
BOELM gemeenten						
Breda	5.283	5,4%	150	3%	86	1%
Etten-Leur	1.425	6,2%	46	3%	74	5%
Moerdijk	1.001	5,0%	46	5%	-22	-2%
Oosterhout	1.638	5,9%	18	1%	-31	-2%
Totaal	9.347	5,4%	260		77	

* Het WW-percentage is het volume WW uitgedrukt als % van de internationale definitie beroepsbevolking. Deze WW-cijfers hebben betrekking op het aantal WW-uitkeringen. Het WW-percentage dient niet te worden verward met het werkloosheidspercentage (CBS). Bron beroepsbevolking: CBS.
RPA West-Brabant, 2016

WW uitkeringen naar sector (in West-Brabant)

	Stand WW-uitkeringen		Mutatie tov dec. 2015		Mutatie tov jan. 2016	
	jan. 2016	dec. 2015	aantal	%	aantal	%
Bouwnijverheid	1.149	1.099	50	5%	-235	-17%
Energie, water en afvalvoorziening	-	-	0	0%	-1	-50%
Financiële en zakelijke dienstverlening	6.173	5.966	207	3%	34	1%
Gezondheidszorg, welzijn en cultuur	3.486	3.374	112	3%	135	4%
Handel	3.259	3.167	92	3%	-30	-1%
Horeca	490	479	11	2%	-5	-1%
Industrie en deelsstoffen	3.442	3.364	78	2%	79	2%
Landbouw en visserij	421	393	28	7%	54	15%
Onderwijs	534	544	-10	-2%	90	20%
Openbaar bestuur en overheidsdiensten	212	199	13	7%	54	34%
Vervoer en opslag	1.452	1.419	33	2%	119	9%

* Streekt voor getallen < 10

RPA West-Brabant, 2016

- Het merendeel van de WW uitkeringen is toe te delen aan de financieel en zakelijke dienstverlening. Ook in de zorg is het aantal WW uitkeringen hoog
- De WW uitkeringen in de speerpuntsectoren industrie en logistiek (vervoer en opslag) zijn ook hoog (samen ca. 4.900 = 25%)

WW uitkeringen naar beroep

	Stand WW Uitkeringen		Mutatie tov dec. 2015		Mutatie tov Jan. 2015	
	Jan. 2016	dec. 2015	aantal	%	aantal	%
Pedagogisch	990	999	-9	-1%	57	6%
Zorg & Welzijn	1.624	1.582	42	3%	12	1%
Dienstverlenend	1.387	1.376	11	1%	20	1%
Transport & Logistiek	2.261	2.163	98	5%	13	1%
Creatieve & Taakundig	274	265	9	3%	17	7%
Commercieel	2.486	2.429	57	2%	185	8%
Bedrijfs economisch & Administratief	4.451	4.368	83	2%	15	0%
Managers	1.276	1.220	56	5%	-30	-2%
Openbaar Bestuur, Veiligheid & Juridisch	320	299	21	7%	7	2%
Technisch	4.920	4.706	214	5%	-30	-1%
ICT	216	201	15	7%	18	9%
Agrarisch	384	353	31	9%	41	12%

RPA West-Brabant, 2016

- Groot aantal WW uitkeringen in technische, transport en logistieke, bedrijfs economische en commerciële beroepen

Online vacatures

- Het aantal **online vacatures** zijn tussen 1 januari 2015 en 1 januari 2016 sterk gestegen, met name de logistieke en technische vacatures hebben hier fors aan bijgedragen. Opvallend is wel dat deze beroepen ook veel WW uitkeringen kennen.

	Stand Online vacatures		Mutatie tov dec. 2015		Mutatie tov Jan. 2015	
	Jan. 2016	dec. 2015	aantal	%	aantal	%
Totaal Beroep	3.436	2.392	1.043	44%	271	9%
Pedagogisch	63	56	7	13%	34	117%
Zorg & Welzijn	208	117	91	78%	53	34%
Dienstverlenend	109	76	33	43%	15	16%
Transport & Logistiek	425	272	153	56%	152	56%
Creatieve & Taakundig	7	3	4	133%	-6	-46%
Commercieel	302	233	69	30%	-51	-14%
Bedrijfs economisch & Administratief	525	389	136	35%	22	4%
Managers	115	106	9	8%	-51	-31%
Openbaar Bestuur, Veiligheid & Juridisch	35	27	8	30%	12	52%
Technisch	1.415	923	492	53%	90	7%
ICT	168	157	11	7%	-44	-21%
Agrarisch	63	33	30	91%	45	250%

Met ingang van januari 2015 geeft UWV inzicht in alle openstaande vacatures die UWV op werkdag voor werkzoekenden op de arbeidsmarkt zichtbaar maakt. Dit offer wordt aangeduid als 'Online vacatures UWV'.

RPA West-Brabant, 2016

B Onderwijs, kennis en innovatie

Onderwijs en kennisinstellingen in BOELM e.o.



© Buck Consultants International, 2016

33

Onderwijsinstellingen in BOELM

- Onderwijs in de logistiek heeft een vaste plek in de curricula van opleiders in West-Brabant. In de logistiek is er naast technisch geschoolde mensen ook vraag naar de meer economisch geschoolde student. Vooral in de groeiende VAL / VAS services gaat het meer om de economische vraagstukken.
 - MBO niveau: ROC West Brabant biedt logistieke opleidingen aan op niveau 1 t/m 4.
 - HBO niveau: NHTV biedt logistieke opleidingen aan.
- De onderwijsinstellingen (ROC West Brabant en NHTV) werken samen in het kader van bijvoorbeeld doorlopende leerlijnen waarbij leerlingen van het MBO middels verkorte leerroutes of een summerschool sneller een HBO diploma kunnen behalen.
- TKI Dinalog in Breda: aanjagen van innovatie in de logistiek. Dinalog vormt een loket waar bedrijven terecht om innovatieve projecten op te starten
- Landelijk is er een logistiek Center of Expertise (CoE), dit wordt ingebed in de ontwikkelingen van de verschillende Kennis Distributie Centra.

© Buck Consultants International, 2016

34

Instroom logistieke opleidingen

- Logistiek arbeidspotentieel: logistiek onderwijs naar instelling, opleiding en aantal studenten (2015)

	Instelling	Opleiding	Aantal studenten (2015)
HBO	NHTV Breda	Logistiek en Economie Logistics & engineering	396 282
MBO	ROC West Brabant	Verskillende technische opleidingen (nog nader uit te splitsen)	736

Bron: DUO/Ministerie OCW, 2015

- Maakindustrie: technisch onderwijs naar instelling, opleiding en aantal studenten (2015)

	Instelling	Opleiding	Aantal studenten (2015)
HBO	NHTV Breda	n.v.t.	n.v.t.
MBO	ROC West Brabant	Chaufeur goederenvervoer Logistiek medewerker (Logistiek medewerker) Logistiek supervisor (Logistiek supervisor KC Handel) Logistiek supervisor (Logistiek supervisor VTL) Logistiek teamleider (Logistiek teamleider)	42 28 3 2 33

Bron: DUO/Ministerie OCW, 2015

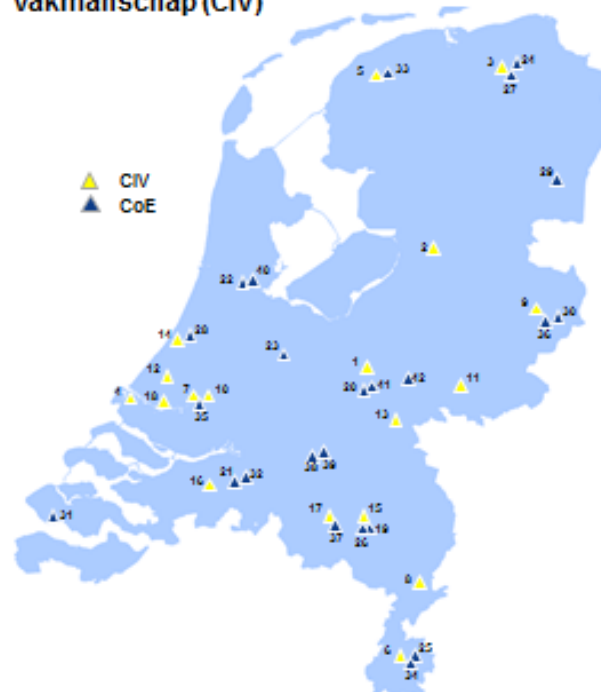
TKI Dinalog

- TKI (Top consortium Kennis en Innovatie) is de samenwerking waarin Dinalog, TNO en NWO gezamenlijk optrekken in het aanjagen van innovatie in de logistiek. Dinalog werd omgevormd tot TKI-Dinalog om één helder loket te vormen richting het bedrijfsleven voor deze samenwerking.
- Focus op zeven roadmaps
 - NLIP (Neutraal Logistiek Informatie Platform): het ontwikkelen van een open ICT infrastructuur voor de logistieke sector;
 - Synchromodaliteit: het bevorderen van geïntegreerd multimodaal vervoer;
 - Service logistiek: het versterken van logistiek gerelateerd aan dienstverlening;
 - Cross chain control centers: het faciliteren van de bundeling van lading;
 - Trade Compliance en Border Management: het verminderen van toezichtslast in logistieke ketens;
 - Supply chain finance: het integreren van kennis van finance in supply chains.
 - Smart ICT: de ontwikkeling van (generieke) informatiesystemen
 - Human capital: resultaten van onderzoek en innovatie naar de sector brengen via onderwijs en scholing.
- Daarnaast wordt ingezet op internationalisering van de Nederlandse innovatie in de logistieke sector.
- Drie soorten projecten: fundamenteel, industrieel, experimenteel

© Buck Consultants International, 2016

37

Center of expertise (CoE) en Centra voor Innovatief Vakmanschap (CIV)



Nr.	Naam CoE/CIV	CoE/CIV Gemeente
1	CIV AgriFood	CIV Ede
2	Polymeren, Coatings en Composites	CIV Zoete
3	CIV Energie - Games Data	CIV Groningen
4	CIV Maintenance en Processen Rijnmond	CIV Gielde
5	CIV Water	CIV Leeuwarden
6	Chemical Innovation and Learning Labs (CHILL)	CIV Haarlem
7	Maritieme Techniek	CIV Rotterdam
8	Zorgtechniek Limburg	CIV Roermond
9	TechWise Thiene	CIV Hengelo
10	CIVON	CIV Rotterdam
11	CIVON	CIV Dordrecht
12	High Tech Centre Delft	CIV Delft
13	USLab	CIV Nijmegen
14	UG Academy en UG Engineering	CIV Lelidse
15	UG Automotive Centrum (UAC)	CIV Halmond
16	CIV Passie voor Robo	CIV Den Haag
17	Tactlab	CIV Breda
18	CIV Tuinbouw & Uitgangsmaterialen	CIV Vlaardingen
19	Automotive Center of Expertise (ACE)	CIV Halmond
20	CoE Digi Dier	CIV Wageningen
21	CoE Robotics & Automation	CIV Breda
22	Creative Industrial ICT	CIV Amsterdam
23	Interactive Media	CIV Utrecht
24	Healthy Aging	CIV Groningen
25	Innovative Zorg en Technologie	CIV Haarlem
26	Persoonlijk Meesterschap	CIV Halmond
27	Strangle	CIV Groningen
28	Genomics	CIV Lelidse
29	Smart Polymeric Materials	CIV Breda
30	TIV CoE Techniek Onderwijs	CIV Gochede
31	Deltatechnologie	CIV Vlaardingen
32	Toekomstige Levensomgeving	CIV Breda
33	CoE Water Technologie	CIV Leeuwarden
34	Chemical Innovation and Learning Labs (CHILL)	CIV Haarlem
35	Sustainable Marine Innovation	CIV Rotterdam
36	TIV CoE High Tech Systemen en Materialen (HTSM) CoE	CIV Gochede
37	Productietechniek en Materialen (PTM) CoE	CIV Breda
38	CoE Food	CIV Den Haag
39	CoE Greenports	CIV Den Haag
40	Maritiem DCC Logistiek	CIV Amsterdam
41	Centre for Robotic Economy	CIV Wageningen
42	SPICE	CIV Arnhem

© Buck Consultants International, 2016

38

Bijlage 2

Consultaties in het veld

Er is gesproken met de volgende personen:

Gesproken met

- Bas van Bree
- Henk Rosman
- Bas Holland
- Ruud van Heugten
- Roderick Rodenburg
- Dave Heesakkers
- DHL
- Jan van Gurp
- Daniëlle Bosman en Peter Loos
- Willy Gommeren
- Eveline Riedé

Organisatie

DIALOG
REWIND
Midpoint Tilburg
Development Company Greenport Venlo
Synple (Breda)
Goodman
Jürgen Bevelander
Gemeente Breda
Gemeente Oosterhout
Etten-Leur
Moerdijk

Op meerdere momenten is overleg geweest met de ambtelijke werkgroep en de stuurgroep.

De stuurgroep bestond uit:

- De heer Adank, wethouder gemeente Breda
- De heer Willemsen, wethouder gemeente Oosterhout
- De heer Schouw, gemeente Etten-Leur
- De heer Zwiers, wethouder gemeente Moerdijk

De ambtelijke werkgroep bestond uit:

- De heer Gurp, gemeente Breda
- Mevrouw Bosman en de heer Loos, gemeente Oosterhout
- De heer Gommeren, gemeente Etten-Leur
- Mevrouw Riedé, gemeente Moerdijk
- De heer Budding, RWB