

# Nederland moet slimmer worden

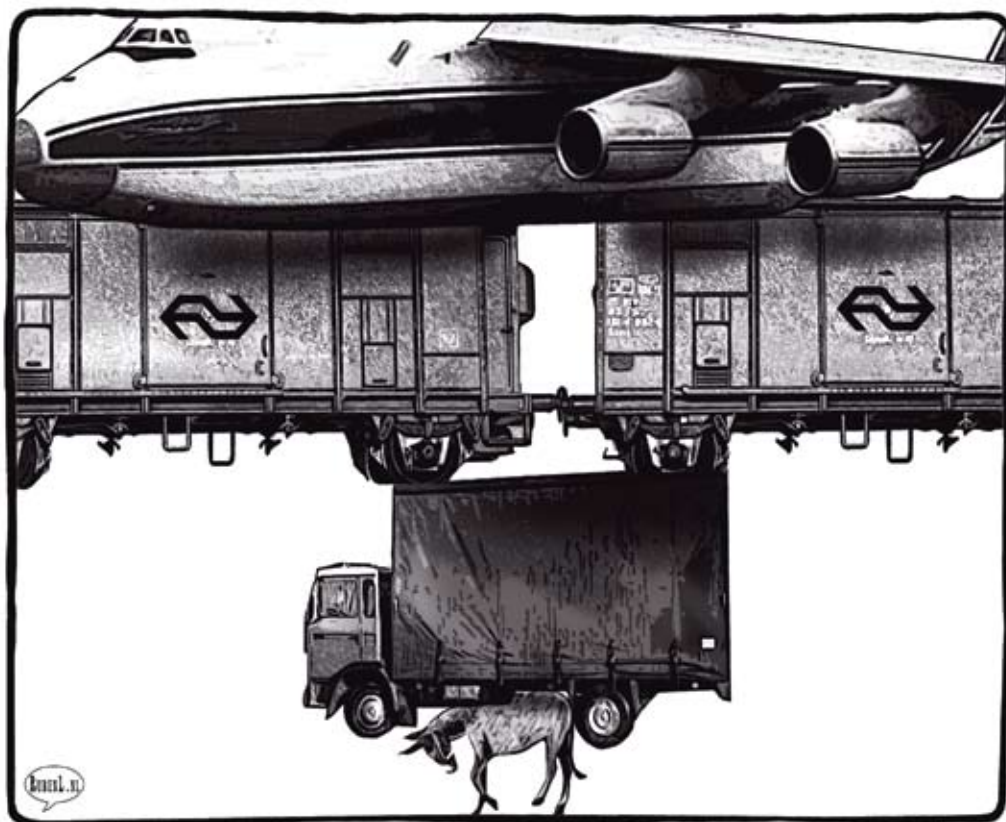
Ondernemingen verplaatsen hun productie naar landen met lage lonen. Oost-Europese chauffeurs duwen onze jongens van de weg. Schiphol en de autowegen zitten vol. En over onze duur betaalde Betuwelijn vliegen straks de containers naar Oost-Europa, waar de echte waarde wordt toegevoegd. Het lijkt wel Nederland Pakezelland in plaats van Nederland Distributieland!

Door **Walther Ploos van Amstel**

**V**orige maand heb ik een paar uurtjes stilgestaan voor de rotonde bij Joure. Een beetje boos, maar ook wel een beetje verbaasd over die protesterende chauffeurs. Zijn venstertijden, Poolse chauffeurs, dieselprijzen en road pricing nu echt de kern van de problemen voor de transporteurs? Of ligt het aan die eigen rijders die elkaar voor tien euro per rit meer, of juist minder, naar het leven staan. Stilstaan gaf ook tijd om na te denken over de Amsterdamse Ceres-terminal, de Rotterdamse Maasvlakte en de Betuwelijn. Prima voorbeelden van Hollandse durf? Of zijn het megalomane missers van de Nederlandse beton- en asfaltlobby die ons veel belastinggeld kosten?

## Nederland Pakezelland

Als je in logistiek werkt, kijk je toch met gepaste belangstelling naar al die vrachtwagens in de dagelijkse file. Is het onze schuld? Tja, we willen steeds minder betalen voor onze producten en eisen ruime keuze bij de Albert Heijn of de Media Markt. Daarvoor hebben we mooie logistieke concepten bedacht. Maar staan we wel stil bij de consequenties? Ondernemingen verplaatsen hun productie naar landen met lage lonen. Oost-Europese chauffeurs duwen onze jongens van de weg. De werkgelegenheid in Value Added Logistics valt tegen. Het werk in magazijnen is zo dom dat we er niemand meer voor krijgen. Schiphol en de autowegen zitten vol. En over onze duur betaalde Be-



tuwelijn vliegen straks de containers naar Oost-Europa, waar de echte waarde wordt toegevoegd. Het lijkt wel Nederland Pakezelland in plaats van Nederland Distributieland.

De crux zit in een industrieel beleid dat producerende ondernemingen aan onze regio bindt. Dat is de basis voor een gezonde economie. Océ, Philips, ASML en Stork laten zien dat het kan. Maar de vraag is of deze bedrijven hier lang stand kunnen houden. De industrie is steeds meer *footloose*. Je pakt een bedrijf in *no time* op met alle productiemiddelen en zet het zo weer ergens anders neer.

## Samen polderen?

Toch is het juist dat Nederlandse polder-

model dat bijzondere kracht zou kunnen geven. De Engelse professor Martin Christopher betoogt dat de concurrentie verschuift van 'tussen ondernemingen onderling' naar 'tussen supply chains'. Samenwerken aan het bedenken van producten, het maken van producten en het leveren van die producten. Mijn studenten zeggen: 'van korrel tot borrel'. Samen spel bepaalt succes of falen. Niet meer die ene onderneming, dat ene schakeltje in de supply chain. Ondernemingen moeten niet elkaar beconcurreren, maar samen concurreren. De bloemteelt- en tuinbouw sectoren laten zien dat dat kan. We hebben het duurste gas van de wereld, razendduur personeel en de tuinbouw zit op kostbare grond. Toch weet de tuin-

## INSTUREN OPINIES EN REACTIES

Lezers kunnen reageren op gepubliceerde opiniestukken en kunnen ook zelf een duidelijke prikkelende stelling schriftelijk verdedigen in maximaal 700 woorden. Eisen over stijl en opbouw van het ingezonden opiniestuk zijn op te vragen bij de redactie ([redactieSCM@springeruitgeverij.nl](mailto:redactieSCM@springeruitgeverij.nl)). De redactie behoudt zich het recht voor ingezonden stukken in te korten, te redigeren of te weigeren.

# Leren van fouten

door Bert van Eekhout

bouw door intensieve samenwerking binnen de sector zich staande te houden als wereldspeler.

Samenwerkingsverbanden met toeleveranciers en afnemers en fabrieken die voor de hele wereld produceren zijn aan de orde van de dag. De mogelijkheden van informatie- en communicatietechnologie gaan ons denkvermogen te boven. Maar waar gaat het nu echt om? De logistieke keten mag nog zo mooi zijn bedacht, de ICT geavanceerd en de ketenplanning naadloos, maar pakjes in de keten gaan pas bewegen als mensen beslissingen nemen. Het bereiken van ketenvoordelen vereist dat die mensen andere, slimmere beslissingen nemen. En dat vraagt om andere vaardigheden!

## Kampioenen

Nederland supply chain-land vraagt om managers die kampioen zijn in het winstgevend inrichten van waardeketens. Dit betekent toepassing van business-scenarioplanning: het continu denken in termen van 'wat als?'. Ook het opzetten van succesvolle allianties is essentieel en het inzetten van ICT voor de planning en besturing van de waardeketen. En uiteindelijk draait het om het daadwerkelijk invoeren van innovaties in de waardeketen. De vraag is of Nederland hier klaar voor is.

Ons land heeft wel sectoren die kansrijk zijn: voedingsmiddelen, hightech, energietechnologie, farmacie, fijnchemie, onderhoud & reparatie en hoogwaardige machinebouw. Meer moet je niet willen. Slim samenspel van toeleveranciers, fabrikanten, groothandel, flexpartners, detailhandel, kenniscentra, overheden en natuurlijk logistiek dienstverleners bepaalt succes of falen. De logistieke sector is dan weer een gezonde, winstgevende sector waarin het leuk – of modieus gezegd: 'sexy' is – om te werken. Kom maar op met Nederland supply chain-land!

**Prof. dr. Walther Ploos van Amstel is hoogleraar logistiek aan Koninklijke Militaire Academie (Netherlands Defence Academy) in Breda.**

Onze huiscomputer is weer eens defect. Het lijkt wel alsof het apparaat een programma van defecten afloopt. Na de gangbare defecten als uitval van het beeldscherm, oververhitting en crash van de harde schijf, is nu de aansturing van de printer aan de beurt. Ik heb geprobeerd het euvel te verhelpen met wisselen van poorten, herinstalleren van het printerprogramma en het vervangen van kabels, maar niets helpt. Onze vrees is dat we het apparaat wederom moeten laten repareren en dat dit weer langer gaat duren en meer gaat kosten dan ingeschat. Computerreparateurs zijn in mijn omgeving zeldzaam, een echt goede heb ik nog niet kunnen vinden.

Na bij tal van reparateurs langs te zijn geweest, begin ik inmiddels een patroon te herkennen. De computerreparateur kent een aantal defecten en bijbehorende oplossingen. Werkt de oplossing niet, dan wordt het voor de reparateur een lastig geval waar hij het liefst snel vanaf wil. De reparateur realiseert zich waarschijnlijk onvoldoende dat juist het zoeken naar oorzaken en oplossingen van lastige gevallen uitstekende leermomenten zijn.

Een van de succesvolste ondernemingen in de wereld, Toyota, is groot geworden door klachten, defecten en lastige problemen niet te negeren maar juist te verwelkomen. Ieder defect in een product wordt gezien als een schat, een uitgelezen mogelijkheid om het product en het proces verder te verbeteren. Ieder defect wordt gezien als een ultiem leermoment. Veel, vooral Japanse, ondernemingen hebben deze manier van denken overgenomen. Dit heeft geleid tot een voor Europese en Amerikaanse ondernemingen, moeilijk te overbruggen kwaliteitsverschil.

De laptop waarop ik zelf werk is van Japanse origine. In de jaren dat ik het apparaat gebruik, heeft zich geen enkel defect voorgedaan. Het is zuur om te moeten constateren dat onze huiscomputer een merkloos type is, geproduceerd in Nederland. Ik vermoed dat de houding van de producent dezelfde is geweest als die van de reparateurs. Door met een grote boog om klachten en lastige problemen heen te lopen, wordt een product of dienst geleverd waar een klant niet bepaald tevreden over is en waar in de toekomst geen gebruik meer van wordt gemaakt.

**Bert van Eekhout is zelfstandig consultant**  
[www.vaneekhoutconsulting.nl](http://www.vaneekhoutconsulting.nl)

