

MELS DEES

Het is een bekend rijtje, de logistieke hotspots van Nederland: de mainports, de Brabantse stedenring, Venlo, de regio Noordoost Brabant en Zwolle. Wat maakt een hotspot tot hotspot? Dat is het thema dat *Nieuwsblad Transport* met kopstukken uit de sector besprak tijdens een discussiebijeenkomst.

René Buck begint de bijeenkomst met een aantal opmerkingen over hotspots. 'De term heeft zowel een positieve als een negatievere connotatie', legt de directeur van Buck Consultants uit. Gunstig is, dat regio's of steden die zich als hotspot (willen) ontwikkelen zich erop instellen een ecosysteem te bouwen waarin logistieke ondernemingen kunnen gedijen. 'Maar bij heel succesvolle hotspots zie je in binnen- en buitenland ook een stijging van arbeidskosten, een snellere doorloop van personeel, schaarste aan grote kavels en een hogere grondprijs.' Op die manier worden de factoren die in eerste instantie in het voordeel van een regio spreken later tot 'diseconomies of scale', stelt Buck.

Kwantiteit

'Discussies over logistieke hotspots gaan bijna altijd over kwantiteit. Hoeveel vierkante meter vastgoed, de omvang van de beschikbare grond, het aantal meters dat opgenomen is en hoeveel mensen er werken. Als je zo naar hotspots kijkt, dan loop je het gevaar dat je elk jaar tot de zelfde ranking of conclusies komt. De voorsprong die bepaalde regio's hebben als je bijvoorbeeld kijkt naar het aantal mensen dat in de logistiek werkt (in warehouses, bij verladers of vervoerders) is dan zo groot, dat het nauwelijks in te halen is. Toch zeggen die getallen niet altijd iets over de logistieke vitaliteit van een regio.' Buck stelt voor eens op een andere manier te oordelen over de verschillende kwaliteiten en aspecten van logistieke hotspots. Ten eerste wil hij naar hotspots kijken, zoals ze opgenomen zijn in een regio. 'De arbeidsmarkt, een belangrijke vestigingsfactor, is regionaal. Als de onderneming op het bedrijventerrein in Elst staat, dan trekt dat ook mensen uit Nijmegen. Ook multimodale ontsluiting is typisch een regionaal aspect. Buck: 'Het is goed te kijken naar het logistieke ecosysteem en daarbij de vraag te stellen: wat is nou de set van factoren waardoor het cluster zich verder kan ontwikkelen?' Die verschillende factoren groepeerde Buck in een tabel, een cirkeldiagram, dat uit vier segmenten bestaat.

Vier segmenten

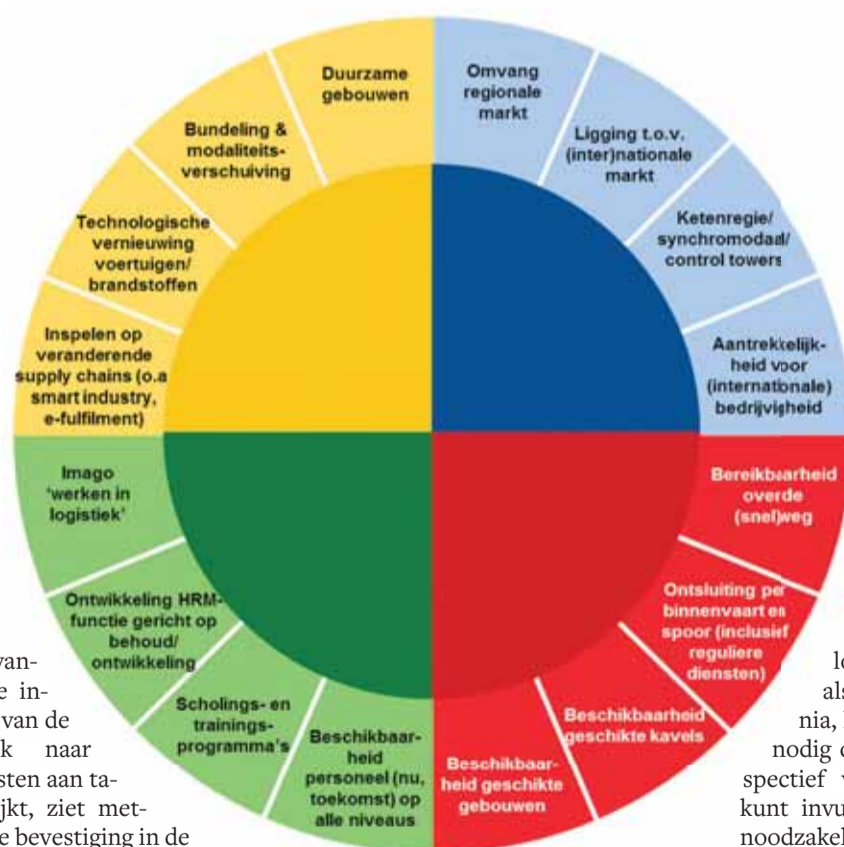
De figuur met de factoren kan door alle partijen gebruikt worden: ondernemers kunnen afwegen waar ze zich vestigen, gemeentebestuurders kunnen een SWOT analyse maken van hun terreinen, investeerders kunnen afwegen waar vastgoed gebouwd moet worden. Buck onderscheidt vier basissegmenten: arbeidsmarkt (groen), fysieke bedrijfsomgeving (rood), markt & business development (blauw) en innovatie & duurzaamheid (geel). 'In veel discussies met beleggers, ondernemers en gemeenten gaat het over de rode factoren. Ik denk dat we het breder moeten zien.'



Experts uit de markt praten over de factoren die een regio tot logistieke hotspot maken. Foto's: Ries van Wendel de Joode

Hotspots: meer dan alleen

LOGISTIEK ECOSYSTEEM 'Succesvolle regio's krijgen te maken met diseconomies of scale'



Wie vanuit de inhoud van de grafiek naar de gasten aan tafel kijkt, ziet meteen de bevestiging in de praktijk. Port of Zwolle en Vijfsterren Logistiek regio Noordoost Brabant zijn immers platforms die gestoeld zijn op regionale samenwerking, die de verschillende segmenten van de tabel adresseren. 'Als je een hele grote klant in je regio ergens kunt laten landen dan moet je samenwerken', zegt Jeroen

van den Ende van Port of Zwolle. 'Het kan niet meer zo zijn dat een gemeente een kavel heeft en er, concurrerend met de buurgemeente, een klant bij zoekt. Het personeel dat bij de betreffende onderneming zal gaan werken woont in een straal van een half uur rijden van de werk-



locatie. Grote partijen, zoals bij ons bijvoorbeeld Scania, hebben zo veel personeel nodig dat je dat vanuit het perspectief van één gemeente niet kunt invullen. Dat alleen al leidt noodzakelijkerwijs tot samenwerking.' Van den Ende wil ermee zeggen dat de arbeidsmarkt groter is dan de verschillende steden. 'Als regio wil je dat een bedrijf naar de regio komt en is het minder relevant in welk van de gemeenten dat dan is.' Marco Swenne valt zijn Zwolse collega bij. 'Uit de figuur blijkt duidelijke

lijkt de noodzaak tot samenwerking. In ons geval betreft dat drie gemeenten, een regio en provinciale bestuurders. Samen kun je alle elementen uit de grafiek benoemen en invullen.'

Regionale kracht

De vraag is, of hiermee niet een ideaalbeeld geschetst wordt dat in de praktijk niet werkt. Elke wethouder economie wil immers grond uitgeven en mooie partijen naar de gemeente lokken. Pieter Keeris, van Vijfsterren Logistiek regio Noordoost Brabant, spreekt dat in zekere



RENÉ BUCK BUCK CONSULTANTS

Het gaat niet alleen om de kwantiteit bij hotspots.

kavels en bereikbaarheid

PIETER KEERIS
VIJFSTERREN
LOGISTIEK REGIO
NOORDOOST
BRABANT

Elke regio heeft haar eigen expertise.



MARCO SWENNE EN JEROEN VAN DEN ENDE
PORT OF ZWOLLE

De arbeidsmarkt is groter dan één stad.

zin tegen. 'Er is echt wel wat veranderd. Wat goed is voor de regio, is uiteindelijk ook goed voor de inwoners en bestuurders van die gemeenten waaruit de regio bestaat. De regio wint een klantcontract op basis van de kwaliteit die ze deze specifieke klant te bieden heeft.' Keeris wil daarom in een bredere zin over vestigingsfactoren spreken. 'Elke regio heeft haar eigen expertise. Agrifood is voor ons een belangrijk speerpunt, dus zijn we interessant voor ondernemers in dat segment.' Keeris herkent veel in het diagram van Buck. 'Het gaat al-

lang niet meer uitsluitend om de factoren in het rode gebied. Er zijn veel regio's met een terminal, met snelwegen. Je onderscheidt je naar die klant in China op veel meer gebieden dan de fysieke bedrijfsomgeving alleen.' Marco Swenne (Zwolle): 'Vergeet ook de bestaande klanten niet. Die ondersteun je juist met andere elementen uit Bucks grafiek. Talentontwikkeling, innovatie. Zo behoud je ze en blijven ze meerwaarde geven aan de regio.'

LEES VERDER OP PAGINA 22 ►

GESPREKSDEELNEMERS

- Barbara Klep**, CEVA Logistics, verantwoordelijk voor Commercial, Procurement en Real Estate.
- Pieter Keeris**, Business Developer bij Vijfsterren Logistiek regio Noordoost Brabant. Dat is een stichting die vier gemeenten en omliggende gebieden in Noord-Brabant met elkaar verbindt.
- Marco Swenne** (general manager) en **Jeroen van den Ende** (directeur), Port of Zwolle. Samenwerking tussen drie gemeenten: Zwolle, Kampen en Meppel.
- René Buck**, directeur Buck Consultants, een adviesbureau.
- Wil Versteijnen**, directeur-eigenaar GVT groep of Logistics.
- Matthijs van Doorn**, Havenbedrijf Rotterdam, verantwoordelijk voor achterlandlogistiek.
- Rienk van Ast**, directeur bij WDP Nederland, een belegger en ontwikkelaar van logistiek vastgoed.

@NTNL

De mythe van voor en na transport voor de #binnenvaart. #bleuline. 'Ook bij de vrachtwagen alleen de hubs liggen lang snelwegen. #TenL2016

@VanUdenLT

Een stelling tijdens het #havendebat Rotterdam: 'Forceer logistiek dienstverleners meer data uit te wisselen.' <http://www.havendebat.nl>

@NTnl

UPS zet voet op markt 3D-printing <http://buff.ly/2gR61hN>

@zevenhuisnl

Restanten #middeleeuws klooster gevonden op vroegere site Zeemanshuis! #archeologie Alle info: <http://bit.ly/2gbib58>

@Stad_Antwerpen

Berge Stahl ligt voor de kust en arriveert 8/12 voor de 249ste en laatste maal in @HavenRotterdam Goed voor bijna 90 mln ton ijzererts @Tieschellekens

Wat een kade, wat een terminal @PortOfRotterdam #OffshoreTerminalRotterdam. Dank voor het bezoek @DEMEgroup @J_Bolderheij

'Wat vinden wij van het wetsvoorstel inzake beperking aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012) (Trb 2013, 72)? Polletje!!!' #geenpeil @laurenscollee

Ook met uw tweet in de krant? Met #NTnl springt u meer in het oog. Blijf op de hoogte en volg deze krant op twitter.com/ntnl

HTTP://

nieuwsbladtransport.nl
Deze week onder andere:

- Maersk en Hamburg Süd: de consequenties in de markt
- Het opvallendste nieuws volgens Marco Post, H.N. Post en Zonen
- Maersk koopt Hamburg Süd
- Hanjin Shipping in Rotterdam failliet verklaard
- 'Dood Fortuyn versnelde aanleg Maasvlakte 2'
- Erik de Neef Havenman van het jaar

Meer nieuws kunt u vinden op nieuwsbladtransport.nl

Hotspots

► VERVOLG VAN PAGINA 21

Selectief bij acquisitie

Deze vormen van samenwerking zijn Matthijs van Doorn, van Havenbedrijf Rotterdam, uit het hart gegrepen. 'Net werd gesteld dat het vooral goed is als bedrijven naar ons land komen, los van de concrete gemeente. Dat is voor ons, als diepzeehaven, natuurlijk ook van belang. Voor Rotterdam speelt echter ook een andere afweging. Als we een onderneming op de Maasvlakte kunnen plaatsen is dat mooi voor ons én Nederland.' Hij voegt er direct aan toe dat niet elke business zich leent voor de Maasvlakte. 'We proberen daar selectief in te zijn. We laten potentiële bedrijven de haven zien als gateway. Dat is van belang voor alle bedrijvigheid in Nederland. Maar we laten niet alleen de mogelijkheden zien in Rotterdam maar ook elders in het land.' Volgens Van Doorn is dat soms heel bedrijfsspecifiek: 'Als je een e-commerce product wil verkopen dat direct de markt op gaat dan zit je op de Maasvlakte wellicht iets minder gunstig dan wanneer je dichter op een integrator hub zit.' Havenbedrijf Rotterdam werkt daarbij nauw samen met verschillende regio's, zoals Venlo.

Openbaar vervoer

Wil Versteijnen van GVT Logistics vraagt aandacht voor het regionale aspect. 'Een hotspot is meer dan een verzameling logistieke panden, er hangt veel omheen. Dankzij e-commerce zijn er veel meer mensen werkzaam in een distributiecentrum dan voorheen, die mensen moet je niet alleen eerst eens zien te werven, maar die moeten ook naar hun werk kunnen komen. Ontsluiting met openbaar vervoer is veel belangrijker geworden.' Versteijnen geeft aan dat ook samenwerking nodig is op, bijvoorbeeld, het gebied van veiligheid en bewaking. 'Maar de hotspot moet wat mij betreft niet alleen regionaal ingebed zijn maar nadrukkelijk ook liggen aan een corridor tussen de zeehaven en het achterland.' Barbara Klep, van CEVA Logistics, ziet het belang van het groene segment in de tabel, de arbeidsmarkt, toenemen – en dan niet alleen als het gaat om de beschikbaarheid van personeel. 'Vaak is personeel nodig op verschillende niveaus. De nabijheid van en samenwerking met universiteiten en hogescholen is een pre voor een regio.' Pieter Keeris herkent dit. Tien jaar geleden zei de politiek dat we geen vierkante dozen moesten bouwen, want die zouden geen arbeids-



De discussie vond plaats in hotel Mainport in Rotterdam.

plaatsen scheppen; met het akkoord om ook het bedrijventerrein Heesch-west te gaan ontwikkelen worden minstens 3000 directe en ruim 4000 indirecte arbeidsplaatsen verwacht.' René Buck vult de beide sprekers aan: 'Nu is de politiek juist heel blij met warehouses en distributiecentra, omdat die werk bieden aan mensen op alle niveaus van opleiding.' Eén aspect uit het groene segment kwam nog niet ter sprake: het imago van de logistiek. Wil Versteijnen: 'Dat imago was lang niet heel positief. Ja, als je voor Coolblue werkt is dat mooi en sexy, maar uiteindelijk doen ze exact hetzelfde als wij, alleen in en met een ander doosje. Branding wordt belangrijker, ook in de arbeidsmarktcommunicatie.'

Maakindustrie

We vragen of een potentiële klant al een vestigingslocatie voor ogen heeft, voordat het gesprek met overheden of partijen in de markt wordt aangegaan. Barbara Klep geeft als eerste antwoord. 'Klanten stellen ons de vraag welke locatie de beste is. Dan kijken we waar de *inbound* goederen vandaan komen, uit de haven, of via luchtvracht, en waar de producten uiteindelijk heen gaan. Ze geeft aan dat indien de activiteiten met name nationaal zijn, locaties in of rond steden als Utrecht of Den Haag te overwegen zijn. Gaat het om Europese of internationale distributie, dan komen Venlo, Venray of Maastricht in aanmerking. 'Onze klanten hebben eindklanten als opdrachtgevers. En die willen wat ze vandaag bestellen uiterlijk morgen in huis hebben. Dat is een bepalende factor bij de locatiekeuze.' Rien van Ast, van WDP, herkent het beeld dat Barbara Klep schetst, maar voor zijn bedrijf is er nog een

heel belangrijke factor. 'Als de eerste huurder van een pand ooit weg gaat dan willen we wel een nieuwe huurder kunnen vinden. We bouwen dus niet zomaar ergens in een weiland, maar houden rekening met de totale levensduur van een pand, en dat kan wel veertig jaar zijn.' Daarbij onderkent Van Ast dat de functie van een dergelijk object in de loop van de tijd kan veranderen. 'Dat wat in een dc gebeurt is in zekere zin maakindustrie geworden, terwijl er ook kantoren en serverruimtes bij zijn gekomen. Je bouwt eigenlijk de combinatie van warehouse, kantoor en werkplaats. Klep: 'Er werken niet alleen meer mensen in dc's dan vroeger, hun taken zijn ook anders. Er wordt software geïmplementeerd of er worden auto's aangepast aan de wensen van een specifieke klant.' Van Ast geeft aan dat panden in elk geval zo moeten worden ontworpen dat ze geschikt zijn voor een geautomatiseerd proces als dat nu nog niet speelt bij de betreffende klant.

Forse omvang

Pieter Keeris van Vijfsterren Logistiek regio Noordoost Brabant ziet nog een groot aantal innovaties op de branche afkomen, denk aan Control Towers (met hierbinnen Big Data) of 3D-printing. 'Dat gaat uiteindelijk invloed hebben op de logistiek.' Rien van Ast (WDP) is nog concreter. 'Hebben we over vijf of tien jaar, als 3D-printing algemeen is geworden, nog wel behoefte aan mega-dc's?' Hier spreekt René Buck relativerende woorden: 'Grootschalige procesautomatisering of innovatie is zo duur dat je wel een behoorlijke omvang nodig hebt om de investering terug te verdienen. Ik zie de mega-dc's daarom nog niet verdwijnen.'



MATTHIJS VAN DOORN HAVENBEDRIJF ROTTERDAM

We laten de haven zien als gateway.



BARBARA KLEP CEVA LOGISTICS

Vaak is personeel nodig op verschillende niveaus.

AGENDA

TRANSLOGISTA VENRAY 2016 13 T/M 15 DECEMBER

De eerste editie van TransLogista vindt plaats in Evenementenhal Venray. Op deze vakbeurs worden de transport- en logistieksector samengebracht. Naast de beursvloer is er een kennisprogramma.

• evenementenhal/translogista

HAVENDEBAT ROTTERDAM 2016 15 DECEMBER

Alle seinen staan op groen om de haven van Rotterdam de komende jaren flink te laten groeien. Maar wat is er voor nodig om de groei te starten? Dat is de kernvraag van het Havendebat Rotterdam 2016.

• nieuwsbladtransport.nl/events

MEGA TRUCKS FESTIVAL 17 EN 18 DECEMBER

De derde editie van dit festival in 's-Hertogenbosch staat in het teken van de chauffeur, het gezin en transport in de breedste zin van het woord. Twee gezellige dagen voor het hele gezin vlak voor Kerst.

• megatrucksfestival.nl

ENERGIEOPSLAG & -DISTRIBUTIE 2 FEBRUARI

Energieopslag is een must voor het opvangen van pieken en dalen van zowel verbruik als energieopwekking. Wanneer is opslag echt nodig?

• energieopslagcongres.com

LOGISTIEK VASTGOED 2017 14 FEBRUARI

Hét event voor vragers en aanbieders van logistiek vastgoed. Naast boeiende visies en ontwikkelingen, vanuit de vastgoedwereld en de logistieke sector, zijn er netwerkmomenten en een bezoek aan Park15.

• spryg.com/nl/events

En aan het doen van grote investeringen zijn meer dan ooit risico's verbonden, weet Wil Versteijnen van GVT. 'Natuurlijk kijk je naar nieuwe en innovatieve technologie. Maar er is een grote handicap. De logistieke contracten met verladers worden steeds korter. Voor je gaat investeren wil je weten wanneer en hoe je de investering terugverdient. Drie jaar is daarvoor te kort.'

Belang duurzaamheid

Klep (CEVA Logistics) wil van Buck weten hoe het gele segment door de markt gezien wordt. In hoeverre zijn die factoren bepalend voor een locatie? Buck: 'Bedrijven landen graag in regio's waar allerlei activiteiten plaatsvinden, waar een cultuur heerst om de logistieke bedrijvigheid te versterken. Duurzaamheid kan daarbij heel belangrijk zijn, net als bijvoorbeeld ondersteuning door de overheid bij het doen van duurzame investeringen.' Marco Swenne (Port of Zwolle) beaamt dit. 'Natuurlijk zijn de arbeidsmarkt en de bereikbaarheid van bedrijfsterrinen van belang voor een bedrijf als Scania, maar ze willen zich ook op het gebied van duurzaamheid profileren. Dat aspect werkt wel degelijk mee.'

In Nederland worden, zo lijkt het, steeds meer bargeterminals gebouwd. Is voor al die terminals werk? Wil Versteijnen is wat sceptisch. 'E-commerce brengt in het achterland weinig containerlading met zich mee. Bij Bol.com in Waalwijk zullen ze niet in één keer 500 containers tegelijkertijd gaan lossen.' Matthijs van Doorn: 'Steeds vaker worden goederen ook in de haven gehouden om *just in time* te kunnen afroepen.' René Buck nuanceert. 'Er zijn nog steeds voorbeelden van locaties die zeer geschikt zijn voor een bargeterminal. Weert is nu met de ontwikkeling bezig, een prima plan.'

Samen acquireren

Als afsluitend onderwerp willen we weten of de verschillende disciplines aan tafel ook met elkaar op pad gaan in het kader van acquisitie. Matthijs van Doorn gaat namens Havenbedrijf Rotterdam regelmatig met verladers, vervoerders, logistieke ondernemers of bestuurders op pad. De beide samenwerkingsverbanden, Port of Zwolle en Vijfsterren Logistiek, hebben samenwerking als basis van hun organisatie. Versteijnen zegt: 'We zijn heel vaak gastheer voor partijen die zich in Nederland willen vestigen.'



RIENK VAN AST WDP NEDERLAND

We houden rekening met de totale levensduur van een pand.



WIL VERSTEIJNEN GVT GROEP OF LOGISTICS

Een hotspot is meer dan een verzameling logistieke panden.

FAILLISSEMENTEN

Tima Shipmanagement and Chartering B.V.
Rotterdam
Rechtbank Rotterdam

Koster Transport Service B.V.
Dordrecht
Rechtbank Rotterdam

Binneveld & Schellen B.V.
Rotterdam
Rechtbank Rotterdam

Matiev Transportdiensten
Utrecht
Rechtbank Midden-Nederland

Dwe Logistics B.V.
's-Gravenhage
Rechtbank Den Haag

Van Kaathoven Waalwijk B.V.
Waalwijk
Rechtbank Oost-Brabant

Internationaal Transportbedrijf Van Geffen B.V.
Asten
Rechtbank Oost-Brabant

Sky Transport V.O.F.
Hengelo
Rechtbank Overijssel

PERSONALIA

Oprichter **Corneel Geerts** van de Corneel Geerts Transportgroep is zaterdag op 76-jarige leeftijd overleden. Zijn gezondheid liet al een aantal jaren te wensen over. Corneel Geerts was tot 2004 topman van het door hem opgerichte bedrijf. Daarna nam zijn zoon **Marc** de dagelijkse leiding over.

Evelyn Mynott is vanaf 1 januari directeur van vLm. Zij volgt **Peter van der Sterre** op die de vereniging verlaat. Mynott is sinds 2002 werkzaam voor vLm, in haar laatste functie als manager verenigingszaken. Peter van der Sterre werd in 2013 aangesteld om samen met het bestuur nieuw beleid te ontwikkelen. Naast vLm is Van der Sterre transportondernemer. Vanaf 1 januari zal hij zich volledig gaan richten op zijn activiteiten als ondernemer.

Jelle van den Akker (34) versterkt sinds 1 december het commerciële team van DHG als nieuwe leasing manager. De laatste vijf jaar is Van den Akker intensief werkzaam geweest in de logistieke vastgoed sector. Van den Akker is afkomstig van JLL. Eerder was hij werkzaam als real estate manager bij het Ontwikkelingsbedrijf van de gemeente Rotterdam.

Yoni Van der Veken is **Stefan Apel** opgevolgd als country general manager van CHEP Benelux. In zijn nieuwe

rol is hij verantwoordelijk voor het bepalen van de strategie en het vertalen ervan naar de markt. Van der Veken werkt sinds 2010 bij CHEP in verschillende posities.



Dieter Zetsche, CEO van Daimler, blijft ook in 2017 voorzitter van ACEA, Europese vereniging van autofabrikanten.

Volgend jaar wordt een belangrijk jaar voor de Europese auto-industrie met uitstootgerelateerde onderwerpen en geautomatiseerd rijden als hot topic. De ACEA-president wordt verkozen voor een jaar en dit kan een keer verlengd worden.

Aernout van der Bend wordt per 1 januari algemeen directeur van NGinfra. Hij volgt **Judith Schueler** op die NGinfra als samenwerkingsverband opstartte in mei 2014. Van der Bend is vijf jaar directeur geweest van De Verkeersonderneming, een organisatie die in de Rotterdamse regio werkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Zijn ervaring ligt in de publiek-private samenwerking op het gebied van mobiliteit. Met zijn collega's realiseerde hij in het eerste programma van Beter Benutten dagelijks meer dan 14.000 spitsmijdingen.

Financieel topman **Jack de Kreij** (1959) vertrekt per februari als CFO van Vopak. De Kreij zegt toe te zijn aan een volgende stap in zijn carrière en noemt daarbij zijn commissariaten bij TomTom (navigatie) en Corbion (voedingsmiddelen, voorheen CSM) met name.

nieuwsbladtransport.nl/informatie/mensen

COLOFON

Nieuwsblad Transport is een uitgave van



Paul Krugerstraat 181, 3072 GJ Rotterdam
Postbus 200, 3000 AE Rotterdam
T. 010 280 10 00 F. 010 280 10 05
nieuwsbladtransport.nl

MANAGING DIRECTOR
michel.schuuring@ntpublishers.nl

PUBLISHING MANAGER
arie.van.dijk@ntpublishers.nl

HOOFDREDACTEUR
mels.dees@nieuwsbladtransport.nl

EINDREDACTIE PRINT
job de kruijff
eindredactie@nieuwsbladtransport.nl

EINDREDACTIE ONLINE
nathalie.montfoort@nieuwsbladtransport.nl

REDACTIE
redactie@nieuwsbladtransport.nl
rob.mackor@nieuwsbladtransport.nl
havens, maritiem en spoor
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl
wegvervoer, binnenvaart en economie
john.versteijnen@nieuwsbladtransport.nl
luchtvracht en expeditie
tobias.pieffers@nieuwsbladtransport.nl
scheepvaart, lijnvaart en offshore

VORMGEVING
edward ouwerkerk
barry hage
erik straver
studio@ntpublishers.nl

MANAGER OPERATIONS
frank.van.hal@ntpublishers.nl

ADVERTENTIEVERKOOP
T. 010 280 10 25
F. 010 280 10 05
verkoop@ntpublishers.nl

KLANTENSERVICE
Voor de prijzen van de verschillende abonnementen op de print- en online-uitingen van Nieuwsblad Transport, het NT-membership en de aantrekkelijke bedrijfsabonnementen vindt u alle informatie op www.nieuwsbladtransport.nl/service/abonneren. Of neem contact op met onze klantenservice:

010 280 10 16, Fax: 010 280 10 05,
customerdesk@ntpublishers.nl

TRAFFIC
traffic@ntpublishers.nl

OFFICE MANAGEMENT
T. 010 280 10 00
F. 010 280 10 05

MAINPORT MAIL
T. 010 280 10 30
F. 010 280 10 05
mpm@mainportmail.nl
petra.glansdorp@mainportmail.nl
minouschka.schouten@mainportmail.nl



© 2016 NT Publishers BV. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vervoerd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

