

Noord-Limburg: logistieke hotspot

In Noord-Limburg is de regio Venlo-Venray wederom uitgeroepen tot de belangrijkste logistieke hotspot van Nederland van 2013. Nu is het aan de regio om de kansen verder te verzilveren en haar voorsprong te behouden. Maar wat is daarvoor nodig in Noord-Limburg? Enkele spelers uit de regio gingen om tafel bij galerie Ptah in Tegelen.

De regio Venlo-Venray werd in juli door Prologis uitgeroepen tot beste Europese logistieke hotspot. Deze status zal volgens het rapport van Prologis ook in 2018 worden geprolonged, al zullen andere logistieke hotspots in Nederland en Europa de achterstand tegen die tijd wel flink in hebben gelopen. Het is dus essentieel om de logistieke sector te blijven ontwikkelen. Op welke gebieden valt er volgens de aanwezigen nog veel te winnen?

Janjaap Semeijn pleit voor een verengelsing van de business communication. “Vanuit het global business perspectief en de aantrekkelijkheid van onze regionale hotspot voor bedrijven uit bijvoorbeeld Azië, zou een frequenter gebruik van de Engelse taal de regio zeker extra aantrekkelijk maken.” Maurice Beurskens merkt dit zelf in de dagelijkse praktijk. “Websites, maar ook nieuwsbrieven van bijvoorbeeld gemeenten en de provincie Limburg worden vaak in het Nederlands opgesteld. Die kun je dus niet doorsturen naar je buitenlandse contacten. En zeker voor expats is het belangrijk dat informatie over de regio, zowel woningaanbod als vrijetijdsbesteding, in het Engels wordt aangeboden.”

Jan Loonen is het hier volledig mee eens, maar ziet grote bedrijven in de regio hier wel degelijk op inspelen. “Grote bedrijven in Venray zoals Flexotronics communiceren via hun website in ieder geval al wel in het Engels. Wij kunnen daar zelf verder op inspringen door mensen hierin op te leiden.”

Voor Frank Hermans is dit niet meer dan vanzelfsprekend. “Engels is natuurlijk heel belangrijk, maar wij gaan zelf al een stap verder door veel informatie in het Chinees aan te bieden.

De deelnemers

Jan Loonen, gemeente Venray

Jos Hensgens, gemeente Venlo

Frank Hermans, Seacon Logistics Group

Maurice Beurskens, Asian Full Service Center

Godfried Hendricx, Gilde-BT

Ivo Schils, ProfCore

Janjaap Semeijn, Maastricht University

Paul Custers, VIA-schakel in werk

Wij moedigen ook studenten aan om Mandarijn te gaan leren.” “Wat betreft het werven van scholieren en studenten is het inderdaad belangrijk om hen te enthousiasmeren voor de sector logistiek, en de Engelse taal maakt daar zeker onderdeel van uit”, zegt Jos Hensgens. “Anderzijds worden er wel erg veel Engelse termen gebruikt en moet de Nederlandse taal vooral bij het werven niet vergeten worden. Termen zoals supply chain management zijn voor scholieren niet altijd even duidelijk.”

Volgens Godfried Hendricx is er op het mbo weinig aandacht voor buitenlandse talen. “De logistieke opleiding is bij hbo en wo veel meer Engelstalig ingericht. De voertaal Engels wordt op hoog niveau ingezet, zowel tijdens de lessen als de examens. Ik vind dat hele goede ontwikkeling en eigenlijk zou dat in Nederland veel meer in de basisopleiding moeten worden opgenomen. Dat zorgt uiteindelijk voor een veel sterkere concurrentiepositie.”

Daar is Beurskens het mee eens. “In Duitsland is de regio Nordrhein-Westfalen de nationale logistieke hotspot geworden. Maar in Duitsland spreken ze slecht Engels. Wij spreken echter prima Engels en Duits en dat maakt Nederland voor het buitenland juist zo interessant om zaken mee te doen.” “Ik denk dat veel buitenlandse bedrijven op zoek zijn naar locaties waar ze worden begrepen en verstaan”, knikt Paul Custers. “Je moet heel goed kijken waar je klanten vandaan komen en in welke taal ze gewend zijn om te communiceren, naast de culturele verschillen. Al denk ik wel dat we op termijn meer aan Chinees gaan hebben dan aan Engels.” “Als je kijkt naar de oorsprong van de klant denk ik dat er over 10 tot 15 jaar veel meer Chinese klanten tus-



vlr: Maurice Beurskens, Frank Hermans, Janjaap Semeijn, Godfried Hendricx, Jan Loonen, Jos Hensgens, Ivo Schils, Paul Custers.

sen zullen zitten”, valt Hermans bij. Volgens Ivo Schils is het gebruik van de Engelse taal inmiddels algemeen geaccepteerd. “Het is veel meer de vraag, of we niet moeten kijken welke andere talen nodig zijn om de concurrentiepositie te verbeteren. Zijn deze mensen goed vindbaar op de arbeidsmarkt? Of dienen wij deze zelf op te leiden?” “De inhoudelijke kennis is enorm aan ontwikkeling onderhevig, in tegenstelling tot taal”, zegt Hendricx. “Je ziet vaak dat men insteekt op de inhoudelijke kant, terwijl omgevingsfactoren zoals talen en cultuurverschillen veel meer aandacht behoeven dan dat ze nu krijgen. Ik pleit voor taallessen op de basisschool. Kinderen leren de eerste zes jaar spelenderwijs en pikken dat veel beter op. Daar moet je veel meer gebruik van maken.”

Kennishotspot

De tweede stelling gaat over kennis. Indien onderwijs, overheid en ondernemer samen zouden werken, zou de regio uit kunnen groeien tot een kennishotspot en daarmee haar unieke positie nog verder kunnen onderstrepen.

Hensgens is het met deze stelling eens, maar benadrukt dat er op dat gebied in de regio al veel initiatieven zijn genomen. “Denk aan de vele innovaties, het servicepunt logistiek waar gezamenlijk aan wordt gewerkt en het kennisdistributiecentrum.”

Loonen: “Kennis is voorsprong en dat is altijd de grote kracht

van deze regio geweest. Daar moet je zeker in blijven investeren. Maar dan moet je ook werken aan de omgeving. Wil je dat mensen hier blijven, dan moeten de woonomgeving en de voorzieningen goed zijn. Tegenwoordig heeft Eindhoven een hip imago, terwijl Venlo niet echt tot de verbeelding spreekt. Maar voor pas afgestudeerden is Eindhoven erg prijzig, dus wijken zij uit naar Helmond, Deurne en Noord-Limburg, dus kun je wel degelijk kennis aantrekken door die gebieden aantrekkelijker te maken.” Hermans: “Wil je de mensen in Venlo en omstreken houden, dan moet je ze kunnen faciliteren in wonen en werken. Een nieuw stadion en een theater zoals de Maaspoort spelen daarbij een belangrijke rol. Dit zijn stappen in de goede richting, maar er kan nog verbeterd worden.”

Volgens Custers is dat een lastig uitdagend proces. “Venlo is meer afhankelijk van een hele grote kartrekker in de regio die kennis aan zich blijft binden. Met name naar buiten toe roepen we dat Venlo logistieke hotspot nummer één is, maar je moet ook duidelijk maken wat je nog meer kan zijn. Want die logistieke hotspot blijven we, gezien onze ligging, toch wel.” “En daarvoor hebben we ook juist de Floriade naar de regio toe gehaald”, haakt Loonen in. “Gedurende de Floriade hebben we de regio gepositioneerd als locatie waar food, logistiek, health en quality of life samenkomen. Op die manier kun je bedrijven zoals Océ-Canon hier houden, en daarmee ook de gepaard ▲



gaande werkgelegenheid, kennis en opleidingen. Deze regio heeft een goed ecosysteem op het gebied van fiscaliteit, aanbod van arbeid, ligging en infrastructuur. Door dit ruimtelijk gebied te creëren en in stand te houden en bedrijven ademruimte te geven, zorgt dit ervoor dat bedrijven worden verleid om zich hier te vestigen.”

Arbeidsmarkt

Vorig jaar bracht Ecorys Nederland BV in opdracht van VTL een rapportage arbeidsmarkt- en onderwijsinformatie uit voor de sector transport en logistiek. De belangrijkste conclusie uit het onderzoek was dat de economische crisis er toe heeft geleid dat bedrijven terughoudender zijn in het aannemen van personeel en er voor het vinden van stageplaatsen in enkele deelsectoren meer moeite gedaan moet worden. Deze negatieve effecten gelden vooral op de korte termijn. Op de lange termijn zijn de perspectieven op de arbeidsmarkt in de meeste deelsectoren goed vanwege de vergrijzing van het personeel en de investeringen in de bedrijfsinfrastructuur. Dat de vergrijzing tot een tekort aan personeel leidt, is volgens Semeijn echter niet terecht. “Oudere werknemers zijn juist uiterst nuttig voor de logistieke sector. Juist deze beroepsgroep is eindklantgericht en dat wordt ook binnen de logistiek steeds belangrijker. Bovendien zijn ze ook zeker bereid om te leren.”

“Momenteel werkt men veel met arbeidsmigranten”, zegt Schils, “maar ik vraag me af of dit een oplossing is voor de lange ter-

mijn. De werkprocessen worden complexer en hierdoor wordt er meer inhoudelijke kennis van de medewerkers gevraagd, ook op uitvoerend niveau. “Ik denk dat het belangrijk is om naar je lokale mensen te kijken. Geef mensen meer zekerheid door het bieden van vaste contracten en zorg dat je de mensen aan je bindt en voldoende opleidt.” “Je ziet allerlei ontwikkeling op scholingsgebied”, geeft Hendrix aan. “Voorheen werd er aan alle kanten geroepen dat er een tekort aan personeel was, maar toen de economische crisis om de hoek kwam kijken werd er ineens een subsidie ingezet om mensen aan het werk krijgen. Op die onvoorspelbare ontwikkelingen kan je niet planmatig inspringen.” Hermans: “Wij hebben als beleid dat we ook ten tijde van crisis het gehele opleidingsbudget opmaken. Door mensen nu op te leiden en te investeren, ben je goed voorbereid op betere tijden. Dat dit wat op de cijfers kan drukken, nemen wij voor lief.”

Volgens Loonen is economische groei wel degelijk te realiseren met minder mensen door simpelweg efficiënter te werken. “Als ontwikkelingen tot een halt worden geroepen vanwege vergrijzing of een tekort, moet je zorgen dat je de mensen die je wel hebt blijft trainen en dat je slimme innovaties doet zodat je minder mensen nodig hebt.” Hermans knikt: “Automatisering en robotisering bieden dan zeker mogelijkheden. Daar zetten wij sowieso hoog op in.”

Schils: “Wanneer bedrijven overgaan op automatisering hebben

ze inderdaad minder behoefte aan uitvoerend personeel, maar de behoefte aan geschoold personeel neemt toe. Bovendien kunnen veel bedrijven die investering niet maken en hebben ze dus wel degelijk uitvoerend personeel nodig. Mensen die geschikt zijn voor de sector, blijven echter weg omdat zij de logistiek niet interessant genoeg vinden. De sector moet inzetten op sociale innovatie en deze doelgroep meer zekerheid bieden.”

Uitverkoop

Ook een tekort aan hoger opgeleid personeel zorgt voor problemen. Hensgens geeft aan dat er bij de Fontys Hogescholen een uitdaging ligt wat betreft behoud van kennis. “Het grootste gedeelte van de studenten is van Duitse komaf en keert na de studie terug. Als je de Duitse studenten in Nederland stage laat lopen, is de kans groter dat ze na hun studie hier blijven.” Volgens Custers ligt het ook aan het aanbod van banen, dat sterk wordt beïnvloed door strategische beslissingen van de bedrijven zelf. “Hier in de regio zie je een uitverkoop van hoofdkantoren. Hierdoor worden de carrièremogelijkheden voor hoog opgeleide medewerkers kleiner en komt het plafond steeds sneller in beeld. De plekken waar de kruisjes worden gezet, zitten niet meer in deze regio. Er vindt een verschraling van het aanbod van vacatures plaats. En de functies die er nog wel zijn, worden door slimmer te werken steeds platter.”

Visitekaartje

Een andere trend waar de logistieke sector mee te maken heeft is

die van de e-commerce. Steeds meer consumenten bestellen hun producten online. Hoe kan de logistieke sector daar het beste op insprijnen? Schils ziet zeker kansen. “Voorheen werden er voornamelijk bestellingen per vrachtwagen naar de detailhandel gebracht. Nu vindt dit proces, dat steeds complexer wordt, op logistiek niveau plaats. Er liggen kansen door het leveren van toegevoegde waarde. Men verzorgt nu de bestelling voor de consument en bovendien ben je naast de verzorger van het transport ook het visitekaartje van je opdrachtgever. En aan die Value Added Logistics mag best een prijskaartje hangen.” “Dat klopt”, zegt Semeijn, “want je zit dicht bij de eindklant dus kun je ook meer verdienen.”

Ook Beurskens ziet de sector steeds verder ontwikkelen. “In het verleden ging het vooral om pallets. Nu heb je veel meer pakjes die rechte lijnen naar de consument gaan. Deze zendingen hebben andere karakteristieken en dan heb je ook andere logistieke oplossingen nodig om dat goed te kunnen faciliteren, zoals automatisering. Voor die technieken heb je andere kennis nodig die dat soort zendingen kunnen verwerken. Gelukkig zitten we hier dichtbij de integrators. En ook onze ligging nabij de Duitse markt en de aansluiting met luchtverkeersnetwerken zijn heel gunstig.”

Hendriks: “We staan aan het begin van de ontwikkeling van nieuwe ideeën. Dingen die we nu nog niet realistisch achten zijn straks de normaalste zaak van de wereld. 20 Jaar geleden was de wereld heel erg klein, en dat is nu absoluut niet meer het geval.” ■

