



Nieuwsblad Transport

16 mei 2014

'De trefwoorden van nu zijn apps en gaming'

HIGHLIGHT: De conservatieve havensector mag wel wat meer open staan voor sociale innovatie, vindt Bart Kuipers van de Erasmus Universiteit: 'Het Rotterdam van Lee Towers is echt voorbij.'

Zodra de zon doorbreekt springt hij op zijn bureau (met schitterend uitzicht over Rotterdam overigens) om de ietwat verouderde luxaflex omlaag te trekken. Nee, Bart Kuipers is geen man van stilzitten. En als het over innovatie gaat, waarvoor hij zich inzet vanuit SmartPort (zie kader), dan valt hij ook niet stil. Want wat doen ze eigenlijk, daar?

'Als Smart Port besteden wij veel aandacht om de boodschap van innovatiedeskundigen van de EUR te laten landen in de haven. Dit gebeurt onder andere door professor Henk Volberda, een expert op het gebied van sociale innovatie. Ook sociale innovatie is een belangrijk issue voor de haven bij het verhogen van de productiviteit, zeker ook in de containersector. Denk bij sociale innovatie bijvoorbeeld aan thuiswerken. Veel werk, zoals marktverkenningen, plannen, calculeren, kun je prima vanuit huis doen, maar dat is nog echt taboe in de haven. Daarom vind ik ook dat je verder moet kijken dan alleen technologische innovatie.'

Een tweede bron van innovatie, in Kuipers' ogen een hele belangrijke, is contractuele innovatie. 'Denk bijvoorbeeld aan de vaste modal split die is afgedwongen door het Havenbedrijf Rotterdam bij de nieuwe containerterminals op de Tweede Maasvlakte. Een ander goed voorbeeld daarvan is ECT: die zich heeft ontwikkeld van een terminaloperator tot een soort expediteur met hun European Gateway Services, waaronder extended gates en synchromodaal vervoer. Zij introduceren nieuwe werkvormen in hun netwerk, zoals open book accounting en besteden grote aandacht aan 'trust' in de samenwerking.'

'En dan is er nog de bekende disruptive innovation, zoals vaak geïllustreerd door de impact van de 3D-printer. Disruptive innovatie is een specialisme van professor Jan van den Ende van de EUR. Een kenmerk hiervan is dat de kwaliteit van het nieuwe product vaak inferieur is - denk maar aan RyanAir en andere low cost carriers. Niettemin blijken ze toch snel marktaandeel te winnen. Ook de 3D-printer biedt op dit moment nog kwalitatief mindere producten, maar toch zou zo'n revolutie de hele haven kunnen "opblazen" doordat goederenstromen drastisch veranderen. De grote vraag is hoe je dat soort innovaties aan kunt zien komen en hoe je erop kunt reageren, of zelf kunt initiëren.'

Het biedt óók kansen: 'Want andersom kan 3D-printing bijvoorbeeld ook juist een oplossing zijn voor reserveonderdelen voor oude installaties in de haven, waar je anders maar moeilijk aan kunt komen. Da's een kwestie van de ontwerptekeningen mailen en dan kunnen ze het printen. Sterker nog, het kan tegenwoordig ook al aan de hand van een paar foto's geprint worden.'

Voorbeelden genoeg. 'Een mooie spin-off van de Erasmus Universiteit en de Technische Universiteit Delft is TBA. Dat bedrijf maakt terminalsoftware en levert zo'n beetje aan de hele Tweede Maasvlakte. Maar, zo begrijp ik van hen, de kranen moeten die software wel aankunnen. Een van de voordelen van de hoogwaardige kranen die Cargotech nu voor de nieuwe terminal bij APMT bouwt, is dat de kranen goed afgestemd zijn op de software en mede daardoor een hoge productiviteit realiseren.'

(Kuipers pakt een proefschrift, bladert erdoor en wijst naar de wiskundige formules) 'Kijk, dit ziet er een beetje uit als een Grieks kookboek. Dit is het werk van Amir Gharehgozli, een Iraanse promovendus, die heeft uitgezocht hoe je containers zo efficiënt mogelijk in het stack krijgt opgeslagen - want je moet natuurlijk altijd net de onderste hebben. Dit soort fundamentele research is van groot belang, want het lokt de ontwikkeling van nieuwe technologie uit. Het concern ABB was dit onderzoek eigenlijk bij toeval, al googelend, op het spoor gekomen, en zij gaan er nu iets mee doen.'

De vraag dringt zich op of we dit soort onderzoek genoeg doen. 'Internationaal is het lastig vergelijken. Volgens de OESO staat Rotterdam wereldwijd op plaats 1 gemeten in de productie van wetenschappelijke artikelen over havens, Antwerpen op 2 en Hongkong op 3. Rotterdam was de grote pionier in de jaren tachtig, maar waar het toen om grote terminals ging, gaat het nu veel meer om terminalnetwerken. Ik stel de vraag liever anders: zijn de meest innovatieve bedrijven in de haven aanwezig? Bijvoorbeeld APMT, gerelateerd aan Maersk. Als die ergens investeren nemen ze een netwerk aan innovatieve toeleveranciers mee. Dan kom ik weer terug op de bouwer van terminalsoftware TBA: het gaat om een combinatie van hardware, software én orgware, ofwel de sociale innovatie.'

Dat Kuipers een firma als TBA noemt, is geen toeval. 'Op zichzelf is transport en logistiek een van de minst innovatieve sectoren, gemeten naar investeringen in R&D en patenten. Maar de toeleveranciers van de sector, bedrijven zoals General Electric of ABB, zijn dat juist wél. Die zorgen ervoor dat de kraanmachinist niet meer eenzaam boven in een hokje in de containerkraan hoeft te zitten (Kuipers doet het voor, met gebogen nek), maar dat-ie in een operating room zit en met collega's koffie kan drinken.'

Een andere vraag is het innovatieklimaat: wordt het gewaardeerd dat je innoveert? Ook dat is 'moelijk te meten', aldus Kuipers. 'Een graadmeter is het aantal hoofdkantoren in de havenstad. In groot Rotterdam heb je onder anderen Vopak, Broekman, Argos, Boskalis, Van Oord en IHC, kortom het hele cluster rond baggeren en offshore dat van oudsher een lijntje heeft met de TU Delft. Mijn collega Michiel Nijdam noemt dat leader firms: zo doet IHC aan open innovatie door kennis te delen met de toeleveranciers. Bovendien zorgen veel van die bedrijven in de Drechtsteden voor hun eigen bedrijfsopleidingen.'

'Wij proberen dat innovatieklimaat te versterken, onder meer via het Erasmus Centre for Entrepreneurship, om ervoor te zorgen dat meer studenten iets gaan doen zoals Ampelmann (de bouwer van de revolutionaire loopbruggen, zie pagina 10, red.). Voor start-ups is er plek in de Rotterdam Science Tower aan het Marco-niplein, van havengerelateerde clubjes tot medische ondernemingen. Zo ontstaat er een kennisas, van Yes!Delft, via de Rotterdam Science Tower naar de RDM Campus. En je mag van mij het biotech-cluster bij Leiden er ook bij rekenen.'

Klinkt leuk allemaal, maar wérkt het ook? 'Vroeger, als je het studenten vroeg, was hun grote wens om bij een multinational in het buitenland te werken. Maar nú willen ze liefst een eigen bedrijfje beginnen en zijn de trefwoorden apps en gaming. Dat is een gunstige ontwikkeling, want het zijn de kleine uitvinders die de grote bedrijven zoals Shell weer kunnen revitaliseren.'

Dat stemt Kuipers positief. 'Maar ik maak me wél zorgen over het ontkennen van de sociale innovatie, van de link tussen het bedrijfsleven en de maatschappij. Het is een conservatieve sector, er is nog te veel focus op de techniek. De haven staat niet heel erg open voor nieuwe inzichten. Zo hadden wij een ontbijtsessie met een internationale topper, en kwamen er maar twee bedrijven opdagen. Ik hoor wel eens geluiden dat mensen "innovatiemoe" zijn, dat vind ik een gevaar. Mensen die bij een congres zeggen: "Laten we nou eens aan het werk gaan!" in plaats van wat langer na te denken of te onderzoeken.'

Er is sociale onrust omdat de snelle terminals op de Tweede Maasvlakte straks met veel minder personeel de containers kunnen lossen. Kuipers deelt een sneer uit: 'De FNV die zegt dat het gepulk met een joystick niets is voor de oudere generatie, wat een onzin! Ik heb ooms en tantes van tachtig die prima met de com-

puter om kunnen gaan. Dit klinkt als de stoker op een elektrische trein. Je kunt technologische ontwikkelingen niet tegenhouden, maar de vakbond is soms zó conservatief.'

Hij pakt een presentatie erbij die hij onlangs gegeven heeft, en slaat deze open bij een grafiek met de toekomstige trend in de haven. Een lijn stijgt, een andere lijn blijft vlak. 'Kijk, de overslag is booming, maar de werkgelegenheid blijft hetzelfde. De groei van de haven zit ook op locaties als het Weena. Niet alleen in de maritieme operaties, maar ook in de juridische en fiscale dienstverlening. In engineering en in de ketenregie. Dat vraagt om een strategische koppeling van de haven aan de stad. De gemeente spreekt van Rotterdam als World Port City.'

'Het Rotterdam van Lee Towers (Kuipers laat een foto zien van Lee in actie) is écht voorbij, hoeveel waardering ik ook voor hem heb, het is nu tijd voor de jeugdige en kosmopolitische opvolgers van Lee Towers als boegbeeld van de haven. Ik bedoel, de gemiddelde havenwerker van nu werkt achter een beeldscherm en niet meer op een kraan. Het beeld van een 'zingende kraanmachinist' spreekt de jeugd van tegenwoordig niet meer aan.

Bart Kuipers (1959) heeft een dubbele functie bij de Erasmus Universiteit Rotterdam. Als manager business development is hij verantwoordelijk voor de valorisatie van kennis en voor het leggen van nieuwe relaties tussen universiteit en haven bij Smart Port, het samenwerkingsverband van gemeente, Deltalinqs, Havenbedrijf en EUR. De andere helft van zijn tijd is hij actief als onderzoeker bij RHV, een onderzoeks-BV aan de EUR. 'Er zijn vergevorderde plannen om in Smart Port samen te gaan met het Port Research Centre van de TU Delft. We willen een kennis-gateway naar de Nederlandse en ook Europese havens worden, ook voor Groningen, Zeeland, Antwerpen en Hamburg. Daarnaast zijn we momenteel, samen met het STC een kenniscentrum aan het opzetten in Indonesië en zijn er ook plannen om actief te worden in India.