'De trefwoorden van nu zijn apps en gaming'

FOTO FRANK GOSSELIER

Bart Kuipers: 'Het zijn de kleine uitvinders die de grote bedrijven revitaliseren.'

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 kennisgateway 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.

Zodra de zon doorbreekt springt hij op zijn bureau (met schitterend uitzicht over Rotterdam overigens) om de ictwat 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 "oplazen" 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.'

Oude installaties

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 prinnen. 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 en orgware, ofwel de sociale innovatie.'

> 'De gemiddelde havenwerker van nu werkt achter een beeldscherm.'

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 kuilie kan drinken.'

Een andere vraag is het innovatieklimaat: wordt het gewaardeerd dat je innoveert? Ook dat is 'moeilijk 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 Marconiplein, 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 werkt het ook? 'Vroeger, als je het studenten vroeg, was hun grote wens om bij een multinational in het buitenland te werken. Maar nu 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.'

Innovatiemoe

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 computer 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.

PETER WIERENGA

Ook dit jaar vinden in juni weer de NT Dagen plaats, het grootste congres voor transport en logistiek in de Benelux. En opnieuw met een praktijkgericht parallel programma om zélf samen te stellen. Zoals *Trends in het wegvervoer - waar liggen de kansen?* Bekijk alle sessies online en maak uw keuze.

NT DAGEN
TRANSPORT EN LOGISTIEK CONGRES
WOENSDAG 11 EN DONDERDAG 12 JUNI 2014, MAASSILO ROTTERDAM
Meld nu aan met korting! Gebruik de code: NTD14ABO www.ntdagen.nl

BEDRIJFSNIEUWS

Logistiek vastgoedontwikkelaar **WDP** heeft voor tien miljoen euro een groot bestaand distributiecentrum gekocht op bedrijventerrein Katsbogten in Tilburg. Het dc bestaat uit ruim 16.000 m2 opslagruimte, 3500 vierkante m2 dockruimte en 785 m2 kantoorruimte. Met de nieuwe eigenaar komt er geen nieuwe gebruiker. De grote logistieke dienstverlener Bakker Logistiek (552 vrachtwagens, 1650 medewerkers en 18 vestigingen) huurt het distributiecentrum zeker nog voor twaalf jaar.

Nebim Verhuur heeft zijn huurvloot uitgebreid met tien nieuwe Volvo FH4 Euro 6 trekkers. In totaal komt het aandeel nieuwe Volvo FH trucks nu op 35 eenheden. De totale huurvloot bestaat nu uit vijfenvijftig eenheden voor de kortetermijnverhuur. Nebim Verhuur heeft zeven vestigingen in Nederland en België.

Kloosterboer en Delta, twee Zeeuwse bedrijven, hebben samen gewerkt aan de eerste windturbine op het terrein van Kloosterboer in Vlissingen-Oost. In totaal heeft de realisatie één jaar geduurd en wekt de windturbine 14% van het jaarlijkse verbruik van Kloosterboer Vlissingen op. Kloosterboer wil de CO_2-uitstoot binnen vijf jaar reduceren met 20%.

Het netwerk **Distri24**, voor het vervoer van pallets, is uitgebreid met het Luxemburgse CFL. Het netwerk telt nu negen leden. De toetreding van CFL betekent dat zendingen van en naar het groothertogdom Luxemburg en de gelijknamige Belgische provincie er voortaan binnen 24 uur kunnen zijn. Dat is in veel gevallen een volle dag tijdwinst. De negen leden van Distri24 zijn Corneel Geerts, CFL, Deny, Elitrans, Paris France Porteur, Schiphol Express/SAE, Solutrans, Speedliner en Transport Ginis.

Ter Riele Transporten V.O.F., die werkt onder de namen B ter Riele transporten, Sannatrans en Dirk Booy, heeft het Keurmerk Transport en Logistiek van Transport en Logistiek Nederland ontvangen. Ter Riele is van oorsprong een veevervoerder. Door overnames is het bedrijf inmiddels uitgegroeid tot een allround logistiek dienstverlener die zich richt op vervoer van sierteelt, geconditioneerd vervoer, veevervoer, verhuizingen en vervoer van gevaarlijke stoffen. Klanten worden bedlend vanuit de twee locaties in Wilp en in Bemmel.

DVST International kocht als eerste in België twee trekkers met 520 pk van het type Renault Trucks T. In maart vorig jaar verhuisde het bedrijf zijn kantoren naar de transportzone LAR in Rekkem. Door snelle groei moest DVST uitbreiden. Het heeft nu ook een magazijn ter beschikking. De nieuwe Renault Trucks T's zullen worden ingezet voor gekoeld transport van en naar Zuid-Europa en Scandinavië.

Norbert Dentressangle heeft in Frankrijk negen magazijnen overgenomen van MGF Logistique. Er werken in de negen panden, die samen een vloeroppervlak hebben van 174.000 vierkante meter, 272 mensen. Topman Hervé Montjotin van Norbert Dentressangle streeft naar versterking van de logistieke activiteiten van zijn bedrijf in het eigen Frankrijk. Het wil belangrijke klanten blijvend aan zich binden.

Firma N. Oud & Zonen heeft een tweede Iveco aan haar wagenpark toegevoegd, wederom een Stralis HI-Way. De nieuwste trekker wordt

ingezet voor het vervoer van bouwmaterialen en materieel. Binnen de bouwsector is N.Oud & Zonen sinds 1947 gespecialiseerd in de aanvoer en distributie van bouwmaterialen.

Heeft u ook logistiek of transportnieuws over uw bedrijf? Mail naar: **redactie@nieuwsbladtransport.nl**