

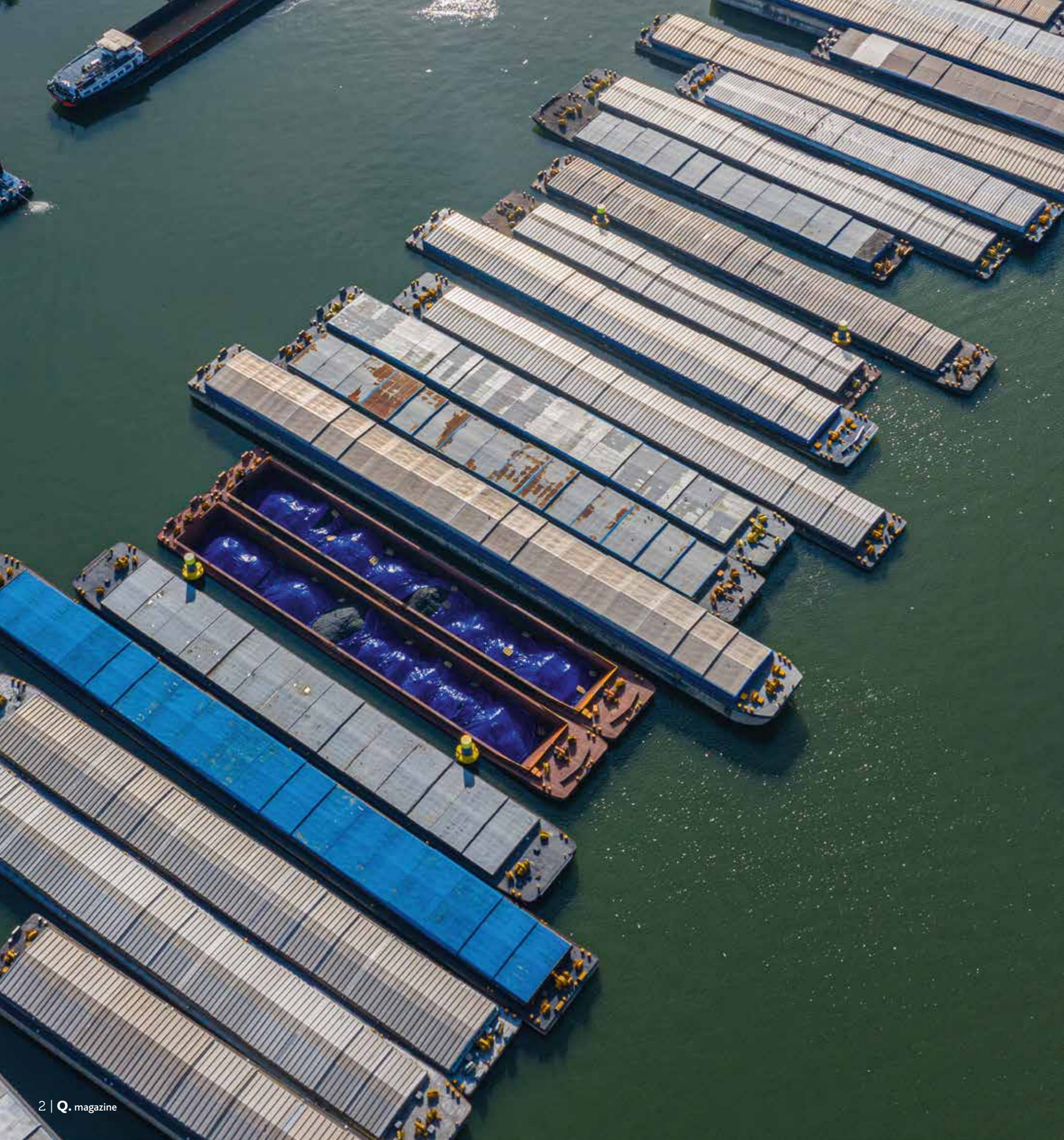


Minister Cora van Nieuwenhuizen:
**Belangrijke regierol RWS
in onderhoudsopgave**

Bart Leenders:
**Energietransitie is een
evolutie geen revolutie**

Cees Alderliesten:
**3^e Maasvlakte komt op
het Weena of Zuidplein**

**FOCUS OP DE
TOEKOMST**



Focus op de toekomst

Per 1 januari ben ik met heel veel energie en plezier van start gegaan in deze belangrijke en innovatieve wereld met grote maatschappelijke uitdagingen, zowel nu als in de toekomst. Mijn komst in 2020 is de start van een nieuwe periode waarin onze vereniging iets te vieren heeft en waarin we concrete plannen presenteren voor een succesvolle toekomst.

De Rotterdamse haven en industrieondernemers zijn 20 jaar verenigd onder de naam Deltalinqs. Een geweldige mijlpaal, waar wij enorm trots op zijn. De basis van het succes ligt bij onze leden en stakeholders. Zij realiseren samen met ons een krachtig netwerk waarbinnen de focus ligt op continu verbeteren en vernieuwen. Dit doen wij vanuit de pijlers: lobby, collectieve producten, leren & inspireren en evenementen.

Ons netwerk van ondernemingen leeft in een snel veranderende, turbulente wereld. Kansen en uitdagingen komen dagelijks op ons af, maar we zien gelukkig nog steeds dat verbinding en samenwerking helpt de uitdagingen het hoofd te bieden en de kansen te pakken.

De actuele situatie vraagt visie, lef en daadkracht en een focus op de toekomst. We moeten samen ver vooruit kijken en anticiperen op ontwikkelingen en strategieën uitzetten die invulling geven aan verschillende mogelijke scenario's. Dit Q. magazine staat daarom in het teken van de toekomst. De toekomst van Rotterdam, de toekomst van de haven en industrie en de toekomst van alle leden en stakeholders.

Basis hiervoor is onze nieuwe Strategische Agenda 2020 - 2025, waarin wij 6 doelen hebben benoemd om richting te geven aan de activiteiten voor de komende jaren. De agenda is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met vrijwel iedereen binnen ons netwerk. De agenda is van ons samen.

20 is een belangrijk getal. Daarom vindt u in dit Q. magazine 10 dubbelinterviews waarin een van onze Deltalinqs-collega's het gesprek aangaat met invloedrijke leden, opinion leaders en stakeholders. Zij gaan de dialoog aan over de doelen in onze Strategische Agenda. Zij spreken met elkaar over het imago en het ondernemersklimaat, een gezonde en veilige omgeving, over bereikbaarheid, over digitalisering, over weerbaarheid, zowel offline als online, over de energie- en grondstoffentransitie, over de bijdrage aan klimaatissues en over alle mogelijkheden op het gebied van de arbeidsmarkt.

Wij willen u inspireren, wij willen u de kracht van het netwerk laten ervaren en wij willen u oproepen een bijdrage daaraan te blijven leveren. Omdat wij geloven in de kracht van ons netwerk, een kracht die de komende jaren steeds belangrijker wordt.

Vanuit mijn nieuwe rol wil ik Steven Lak bedanken voor al zijn inspanningen in de afgelopen jaren. Ik heb erg veel zin om mijn taak over te nemen en in mijn nieuwe functie, de kracht van ons netwerk en het grote belang van Mainport Rotterdam nationaal en internationaal uit te dragen. Ik kijk er naar uit u te ontmoeten.

Atzo Nicolai, Voorzitter Deltalinqs

Atzo Nicolai was de afgelopen acht jaar president van DSM Nederland en voorzitter van het DSM Pensioenfonds. In die tijd was hij onder meer medeoprichter van de Brightlands Chemelot Campus en van Chemelot 2025. Daarvoor was hij onder andere minister van Bestuurlijke Vernieuwing en Koninkrijksrelaties en staatssecretaris Europese Zaken.



Inhoudsopgave

p6
Cora van Nieuwenhuizen en Bas Janssen
Hand in hand voor de haven van de toekomst

p10
Hans de Boer en Steven Lak
Rotterdam mag best wat meer bravoure tonen!

p14
Jos van Winsen en Leo Ruijs
Transitie en samenwerking voor een sterke haven

p26
Ira Helsloot en Frank Kasel
Voorspellen is lastig, zeker als het over de toekomst gaat

p32
Jacqueline Lamé en Carla Jong
Tot elkaar veroordeeld of samenwerkingspartners?

p36
André Kramer en Edwin Kotylak
Op weg naar een toekomstbestendige infrastructuur

p42
Roy van den Berg en Peter van Loo
De digitale haven van de toekomst

p48
Bart Leenders en Alice Krekt
Energietransitie is een evolutie geen revolutie

p51
Richard Moti en Cees Alderliesten
Mensen in haven en stad hebben elkaar hard nodig

p56
Andy Joynson en Jacqueline Pronk
100% Fruit op de Kop van de Beer

p17 - column -
20 jaar DeltalinQs
Cees Jan Asselbergs

p35 - column -
En dan nu de softe strategische agenda voor de toekomst
Petronel Bijlsma

p13 **Thuishaven**
Derek Otte

p29 **20 faQts**

p45 **Leren & Inspireren**

p46 **Inspiratie voor de toekomst**

p30 **DeltalinQs Climate Program**

p40 **Secure Logistics**

p54 **DeltaPORT Donatiefonds**



Cora van Nieuwenhuizen (minister van IenW)
en Bas Janssen (directeur Deltalinqs)

HAND IN HAND VOOR DE HAVEN VAN DE TOEKOMST

Nu we niet meer de grootste zijn, moeten we wél de beste haven van de wereld blijven. Dat moet het streven van Rotterdam zijn, als het aan minister Cora van Nieuwenhuizen ligt. 'We moeten koploper zijn in de energietransitie, verduurzaming, circulaire economie en digitalisering.' Bas Janssen vindt dat we daaraan keihard moeten werken, want in de rest van de wereld zitten ze óók niet stil. 'We komen in een cruciale fase van de ontwikkeling van de haven waarbij we, tijdens alle grote veranderingen, behoefte hebben aan stabiel overheidsbeleid.'

Eén van de meer praktische uitdagingen die in de komende jaren heel concreet wordt, is de vernieuwing van een groot deel van de Rotterdamse infrastructuur. Daarover zegt van Nieuwenhuizen: 'Toen ik net minister werd, heb ik bij de Van Brienenoordbrug het startsein gegeven voor het renovatie-programma "verjongen, vernieuwen en verduurzamen". Die plek heb ik niet toevallig gekozen: de Van Brienenoordbrug is een icoon, maar ook een voorbeeld van infrastructuur waar echt groot onderhoud gepleegd moet worden. Voor mij staat die brug symbool voor tientallen andere bruggen, viaducten en tunnels die aan renovatie of vervanging toe zijn, en dan hebben we het alleen nog maar over de Rijksprojecten. Ook de provincie en de gemeenten moeten aan de slag. En dat alles doen we onvermijdelijk tegelijk, binnen een beperkt geografisch gebied.'

Geen verkeersdrama

Bas Janssen hoopt dat dat allemaal goed gaat. 'Het moet gebeuren, daarover zijn we het snel eens. Ik vind het positief dat we de infrastructuur nu grondig aanpakken, maar tegelijkertijd wil ik geen toestanden zoals bij de Utrechtse Galecopperburg, afgelopen najaar. Zo'n verkeersdrama kan en mag Rotterdam zich niet veroorloven. Bij ons moet de winkel open blijven tijdens de verbouwing.' Van Nieuwenhuizen reageert: 'Alle infrastructurele projecten zullen onvermijdelijk overlast opleveren, maar we proberen het tot een minimum te beperken. Onder meer door met andere overheden tijdig in overleg te gaan en een belangrijke regierol door Rijkswaterstaat tijdens deze onderhoudsopgave. Daarnaast wil ik de bedrijven oproepen om zoveel mogelijk transport van de weg te halen en te verplaatsen naar het spoor of het water. Het zou verder mooi zijn als de werktijden van medewerkers flexibeler kunnen worden, zodat er minder verkeersdruk ontstaat.'

Data delen

Ook nieuwe mogelijkheden gaan helpen bij het beperken van overlast, volgens Van Nieuwenhuizen: 'We kunnen al dat werk beter op elkaar afstemmen door het delen van data; onderling als overheden, maar ook met de bedrijven, die real time mee kunnen kijken en er zo op in kunnen spelen.' Dat geldt volgens

haar niet alleen voor de komende jaren met infrastructuurprojecten; het gaat veel verder dan dat. 'Sowieso zie ik veel voordelen in het delen van data: bijvoorbeeld in connected transport. Daarbij ga je onder meer rijden met een adviessnelheid, prioritering aanbrengen bij verkeerslichten, overheidsdata integreren in logistieke planningssystemen, aankomsttijden voorspellen en konvooi-rijden. In het begin was er veel koudwatervrees onder de bedrijven, omdat ze ervan uitgingen dat ze concurrentiegevoelige informatie moesten gaan uitwisselen. Dat was niet nodig: je geeft aan dát je vervoert en niet wát je vervoert. Uiteindelijk begint het nu echt een succes te worden.'

'Aan mijn waardering en trots zal het niet liggen'

Digitaliseringsslag

Janssen pleit eveneens voor meer digitalisering en het delen van data. 'Het klinkt misschien vreemd uit mijn mond, maar misschien moet de overheid zelfs wel gaan afdwingen dat er meer data gedeeld worden, want dat kan weleens heel goed uitpakken. Plat gezegd zijn er in de haven enerzijds nog logistieke bedrijven die "met de ganzenveer schrijven" en anderzijds bedrijven die helemaal digitaal gaan. Ik verwacht dat die innovatieve bedrijven de concurrentiestrijd gaan winnen en een duwtje in de goede richting kan daarbij helpen, want ik wil niet dat we de digitaliseringsslag missen.' Van Nieuwenhuizen: 'In dat verband vind ik Portbase, het Port Community System van de havengemeenschap, een heel mooi voorbeeld van verregaande digitalisering en het delen van data voor een beter proces. En zonder Portbase zou een Brexit veel ingewikkelder zijn geweest. Dankzij Portbase kunnen we ons er in elk geval goed op voorbereiden.'

Trends

In de nieuwe Havennota van minister Van Nieuwenhuizen geeft zij aan hoe nieuw rijksbeleid inspeelt op trends die zijn

gesignaleerd. Een paar van die trends? Van Nieuwenhuizen: 'Energietransitie, verduurzaming, digitalisering, autonoom varen, maar ook geopolitieke ontwikkelingen en de vraag of er in internationaal verband grenzen moeten komen aan de groeiende containersector en wat de maatschappij nog acceptabel vindt. Door de ramp met het enorme containerschip op nieuwjaarsdag vlak boven de Waddeneilanden, is het draagvlak voor zulke schepen kleiner geworden. Veiligheidsrisico's komen sterker in de belangstelling te staan.'

Havenbeleid

Wat het nieuwe beleid voor Rotterdam gaat betekenen moet nog blijken, maar dat er speciale aandacht naar het haven- en industrieel complex uit zal gaan, is zeker. Janssen vindt dat de havens, bij elkaar goed voor ruim een tiende van het BNP, die extra belangstelling dubbel en dwars verdienen. Van Nieuwenhuizen: 'Zeker krijgt Mainport Rotterdam extra aandacht, maar tegenwoordig bezien we dat wel in een groter verband: de haven van Rotterdam functioneert in een systeem inclusief het achterland. Om een voorbeeld te geven: als ik niets doe aan de bevaarbaarheid van de Rijn, heeft dat ook negatieve gevolgen voor de haven van Rotterdam. Dat is indirect dus ook in het belang van Rotterdam, alleen vindt de investering ergens anders plaats.' 'Een sterk Nederlands achterland is heel belangrijk voor de Rotterdamse haven, dat moeten we ons goed realiseren', beaamt Janssen. 'Daar mogen we meer oog voor hebben. Er wordt al snel geroepen dat alle goederen naar Duitsland gaan, maar het meeste blijft in Nederland hoor. Dat besef begint te ontstaan en dat merk je doordat onze haven steeds meer samenwerking zoekt met plekken als de haven van Moerdijk, de containerterminal Alphen aan den Rijn, het containertransferium in Alblasterdam en nog wat verder in Venlo.'

De toekomst

Volgens de minister ligt de toekomst van de haven van Rotterdam in het koploperschap van de energietransitie, verduurzaming, circulaire economie en digitalisering. 'Dan hebben we het goed voor elkaar.' Janssen: 'Daaraan moeten we keihard werken, in de rest van de wereld zitten ze óók niet stil. We



komen in een cruciale fase van de ontwikkeling van de haven waarbij we, tijdens alle grote veranderingen, behoefte hebben aan stabiel overheidsbeleid. Bovendien hebben we het Rijk nodig als aanjager van verduurzaming. Wanneer grote industriële bedrijven of raffinaderijen investeringen on hold zetten vanwege onduidelijkheid, weet je dat het tijd is om in te grijpen. Ook de discussie rondom staatssteun aan bijvoorbeeld verduurzaming is mij een doorn in het oog. Een ander struikelblok zie ik in mededingingsregels, wanneer je het hebt over het delen van data. Hier en daar wordt de vooruitgang echt belemmerd door de overheid.' Van Nieuwenhuizen: 'Ik heb wat dat betreft hoge verwachtingen van de nieuwe Europese Commissie, omdat die op dit vlak echt meters wil maken. Bedenk daarbij dat wanneer er Europese verduurzamingssubsidies komen, het geen staatssteun meer is, want dan kunnen alle EU-landen ervan gebruikmaken.'

Trots

Janssen: 'Ik zou graag zien dat ik over tien jaar terugkijk en een succesvolle Rotterdamse

haven zie dankzij langjarig stabiel overheidsbeleid, waardoor ondernemers zeggen: dáár wil ik graag ondernemen en vertoeven. Dat vraagt om stabiliteit en ik besef dat dat lastig is in tijden van verandering. Ik hoop dat de politiek dat ook ziet en de trots op wat we hier samen bereikt hebben ook wat duidelijker uitdraagt.' Daarover kan Van Nieuwenhuizen kort zijn: 'Aan mijn waardering en trots zal het niet liggen. Die komt echt van binnenuit, net als mijn voorliefde voor de club waar we tijdens dit gesprek te gast zijn. Met alle transitie die nu in de uitvoeringsfase komen, kunnen we best iets van die Rotterdamse mentaliteit gebruiken: geen woorden maar daden, en dan voeg ik daaraan toe: mét trots op wat we hier hebben. Onze industriële, logistieke en maritieme sector is echt top of the bill!' ♦

'Belangrijke regierol voor Rijkswaterstaat tijdens onderhoudsopgave'

Cora van Nieuwenhuizen is op 26 oktober 2017 benoemd tot minister van Infrastructuur en Waterstaat. Zij is al lang actief bij de VVD en was namens die partij gemeenteraadslid, lid van de Provinciale Staten van Noord-Brabant, lid van de Tweede Kamer en lid van het Europees Parlement.

Bas Janssen is in 2009 gestart bij Deltalinqs en sinds januari 2015 directeur. Daarvoor was hij gedurende 15 jaar werkzaam in diverse functies bij het Havenbedrijf Rotterdam.

Hans de Boer (VNO-NCW)
en Steven Lak (Deltalinqs)

Rotterdam mag best wat meer bravoure tonen!

De reputatie van het Nederlandse bedrijfsleven staat in Nederland onder druk, zeggen Hans de Boer en Steven Lak. Dat is niet terecht, leggen ze uit. Tijd dus om meer trots te tonen en vaker weerwoord te bieden.

'Onlangs was ik in Singapore en vroeg ik aan meer dan duizend ondernemers, deels uit Nederland en deels uit Azië, wat kleine landen zoals Singapore en Nederland zo aantrekkelijk maakt', vertelt Hans de Boer. 'Daar hoefden ze niet lang over na te denken. De eerste succesfactor is de nationale en internationale connectiviteit, waar Rotterdam heel goed in is. En de tweede een leefklimaat dat zo aantrekkelijk is dat jonge mensen er willen wonen, werken en hun talenten ontplooien. Wáár ze ook vandaan komen.'

Wantrouwen

Gek genoeg is dit niet hoe men in Nederland zelf over het Nederlandse bedrijfsleven denkt. De Boer: 'Sinds de financiële crisis zijn burgers wantrouwend en is voor grote bedrijven een bepaalde minachting ontstaan. Het lijkt er soms op of men – zeker ook in de politiek – niet wil zien dat we voor onze welvaart het bedrijfsleven nodig hebben. We moeten internationaal meespelen, maar dat besef is maar mondjesmaat aanwezig.'

Koesteren

Het bedrijfsleven is iets om te koesteren, zegt ook Steven Lak. 'De industrie en de logistieke sector zijn belangrijk voor Nederland. Met een toegevoegde waarde van meer dan € 45 miljard draagt alleen al de haven van Rotterdam meer dan zes procent bij aan het bruto binnenlands product.' De Boer beaamt: 'Handel, en dan vooral internationale handel, is wat ons land groot heeft gemaakt en dat doet het nog steeds. Dat zijn volgens mij precies dezelfde succesfactoren als in de Gouden Eeuw. We hadden een goede connectiviteit en waren open en tolerant. Laat dát dus het verhaal van Nederland blijven.' Lak voegt toe: 'Nederlanders zijn internationaal ook heel gewild. Bijzonder dat die waardering in eigen land achterblijft.'





'Het bedrijfsleven is iets om te koesteren'

Durf

De Boer pleit voor een andere opstelling van het Nederlandse bedrijfsleven. Naast trots uitstralen, betekent dit ook weerwoord aan criticasters bieden; continu in gesprek gaan. 'Als iemand van de milieubeweging iets roept, durft bijna niemand iets terug te zeggen.' Lak: 'Klopt, we moeten actiever zijn. Als bedrijfs-directeur moet je bereid zijn je mond open te doen en dat gebeurt nu nog te weinig. Vanuit Deltalinqs vragen we onze leden bijvoorbeeld waar zij problemen ervaren door de stikstof- en PFAS-problematiek. Hoewel die problemen er zeker zijn, spreken ze zich daar onvoldoende over uit. Men is bezorgd dat het bedrijf slecht in de krant komt door hiermee naar buiten te treden, en dat is echt niet nodig.'

Gunfactor

Meer durf is dus gewenst, constateren beiden. Lak: 'Met meer trots en bravoure kan het Nederlandse bedrijfsleven zijn voordeel doen,

in het belang van alle Nederlanders.' De Boer. 'De internationale concurrentie wordt heftiger, andere landen komen op, wij moeten niet achterover leunen.' We hebben daarvoor ook genoeg in huis, stelt hij. 'Als ik met twintig jonge ondernemers op bezoek ga in het buitenland en ik zie dat ze weten waar ze het over hebben en de taal spreken, dan word ik blij. Nederland is internationaal ideaal om te promoten. Wij hebben als land precies de juiste maat. We zijn niet zo klein dat men denkt 'dat stelt niks voor', maar we zijn ook niet zo groot dat we bedreigend zijn. We kunnen profiteren van een enorme gunfactor. Daar moeten we veel meer mee doen.'

Nieuwe Gouden Eeuw

De Boer heeft ook wel zo zijn ideeën over hoe Rotterdam zich beter kan profileren: 'Aan meer waardering kun je ook zelf werken. In Rotterdam worden nuchterheid en bescheidenheid overgewaardeerd, maar iets meer lef mag wel. 'Als je niet aan tafel gaat zitten, wordt er ook niet voor je gedekt', is een uitdrukking die Rotterdam in de oren moet knopen. Rotterdam mag best wat meer bravoure tonen! Als je ziet wat er allemaal in deze Mainport gebeurt voor de Nederlandse economie, zou dat niet meer dan terecht zijn.'

'Oké,' besluit Lak, 'gaan we doen. Wij gaan wat brutaler worden. Dat mag ook best: recent onderzoek wijst uit dat de haven nog steeds op een hoge waardering mag rekenen. Misschien moeten we de positieve voorbeelden, samen met onze leden, het Havenbedrijf Rotterdam, de gemeente Rotterdam, VNO-NCW en het Rijk, nog meer uitdragen voor meer trots en een betere reputatie. En als VNO-NCW zoals aangegeven nog verder inzet op internationale promotie, gaan we een nieuwe Gouden Eeuw tegemoet.' ♦

Hans de Boer is sinds 2014 voorzitter van ondernemingsorganisatie VNO-NCW. Hij was eerder ondernemer en commissaris. De Boer was voorzitter van de taskforce Jeugdwerkloosheid en initiatiefnemer van herinvoering van ambachtsscholen/mts'en in Nederland.

Steven Lak voorzitter van Deltalinqs en RPPC van 2013 tot 20-1-2020. Voorzitter van evofenedex en vervult verschillende toezichthoudende functies.

thuishaven



Derek Otte

Stadsdichter Rotterdam 2017-2018

niet ouwehoeren nou, werken jij samen met mij, op land of deinen alles op alles, alles opzij verschillen verrijken, hier zijn we...

niet zo gediend van mooie woorden, hier hebben we meer met daden de eerste drie letters van DOELEN zeggen hoe je die ken halen

hoe dacht je dan dat het hier werkte? dat het hier allemaal zomaar gaat? hier zijn de schouders nét wat sterker omdat deze stad voor strijden staat

rechttop ondanks, rechttop dankzij, thuis voor wie er klaarwakker droomt morgen maken we met onze handen, zolang de Maas hier stroomt

recht voor je raap, geen tijd voor ongein van warme zomers tot winters koud en iedereen kan één van ons zijn zolang je maar van buffelen houdt

afgebroken, opgebroken, uitgedacht en weer opgebouwd komen en gaan, import, export: aan onze haven toevertrouwd

we verschepen maar dwepen niet joh tussen 'voor anker' en 'trossen los' daar staan we voor, dat valt te zien toch we laden, lossen en lossen op

poort naar land en poort naar zee, ons Rotterdam is het allebei hier houden we de vaart erin, daarom hebben we zelden vrij

hier drijven we op wat we weten staan en opvallen, over water afen aan, dwars door voors en tegens varen we samen richting later



Jos van Winsen en Leo Ruijs

Transitie en samenwerking voor een sterke haven

Transitie en samenwerking zijn sleutelwoorden voor de toekomst van de Rotterdamse haven, vinden Jos van Winsen (Shell) en Leo Ruijs (ECT). Beiden zijn vicevoorzitter van Deltalinqs en vervullen dus een dubbelrol: leider van een bedrijf én verbinder en belangenbehartiger van de Rotterdamse haven, logistiek en industrie.

Hoe ziet eigenlijk jullie ideaalplaatje van de Rotterdamse haven eruit?

Jos: 'Mijn ideale toekomstbeeld? Dat we hier in Rotterdam de transitie maken naar een duurzame haven. Daaraan werk ik bij Shell elke dag, maar ook als bestuurder van Deltalinqs. We delen vanuit de industrie restwarmte met de stad via een Warmtenet en we gaan onderzeese CO₂-opslag realiseren. Daarnaast moeten we samen met de overheid duidelijke en langdurige keuzes maken over wat we wel of niet willen in Nederland. Dat vraagt om een heldere industriepolitiek, waarvan nu nog geen sprake is.'

Leo: 'Wat ik in de toekomst heel graag zie gebeuren is intensieve samenwerking tussen alle terminals en hun ketenpartners in de Rotterdamse haven. Daar kunnen we allemaal beter van worden. Ik zeg er meteen en nadrukkelijk bij: dat doen we dan vanzelfsprekend onder de voorwaarden die de mededingingsregels ons opleggen. Maar dat er ruimte is voor meer samenwerking, is voor mij zo klaar als een klontje. Samen staan we sterker en kunnen we het marktaandeel van de Rotterdamse haven verder vergroten. We moeten daarom nú werken aan een betere onderlinge relatie tussen de terminals.'

Jullie hebben meegewerkt aan de totstandkoming van de zes nieuwe strategische doelen van Deltalinqs. Laten we ze eens één voor één doornemen. Hoe zit het met het eerste doel, een sterk imago en een optimaal ondernemersklimaat?

Jos: 'Met dat sterke imago zit het volgens mij wel goed. In Rotterdam heerst een echte *can do*-mentaliteit: er is hier veel mogelijk. Wat betreft een optimaal ondernemersklimaat vind ik dat het nu nog ontbreekt aan een heldere

industriepolitiek. Prima dat we daar in Deltalinqs-verband verder aan gaan werken.'

En is er hier genoeg ruimte voor ondernemen binnen een gezonde en veilige omgeving, het tweede doel?

Jos: 'Ik denk dat menig land een puntje kan zuigen aan onze hoogstaande normen en waarden op het gebied van veilig en gezond werken. Wat betreft de ontwikkeling van bedrijven in harmonie met de omgeving zijn we volgens mij op de goede weg, maar uit de huidige discussie over het stikstofprobleem blijkt wel hoe belangrijk het is om als ondernemers in gesprek te blijven met de overheid. Overigens heb ik groot vertrouwen in een goede afloop, want zoals de situatie nu is, kan het niet langer. Er móét een oplossing komen.'

'In Rotterdam heerst een echte *can do*-mentaliteit'

Hoe werken we het beste aan een goed bereikbaar haven- en industriegebied, doel nummer drie?

Leo: 'Bereikbaarheid valt of staat met planning en de bereidheid om ander gedrag toe te passen bij het gebruik van de infrastructuur. Zo is ook congestie bijvoorbeeld een probleem in de logistieke sector. Goed dat we daar vanuit Deltalinqs extra aandacht aan geven. Vanuit ECT werken we er ook aan, bijvoorbeeld via het afvlakken van piekmomenten door fixed window-tijden af te spreken met de binnenvaartschippers. Aanvankelijk was men daar huiverig voor, maar je ziet gewoon dat het wérkt! Wat betreft de vele grote infrastructurele projecten die eraan komen: het zal ongetwijfeld meer verkeersdruk op de weg opleveren, maar het hoeft ook geen spookverhaal te worden. Als het net zo soepel loopt als de verbreding van de A15, ben ik een tevreden mens!'

Maakt meer digitalisering van de haven en industrie de efficiënte koploper, zoals staat beschreven in doel vier?

Jos: 'Dat heeft zeker de toekomst. Big data helpt bij het voorspelbaar maken van allerlei zaken en dat kan processen verbeteren en veiliger maken.'

Leo: 'Data en artificial intelligence zetten we in de haven al op allerlei manieren in. Ook om het containervervoer beter te organiseren. Zo werken we nu bij ECT aan een lostijdvoorspeller, om de import van groenten en fruit voor het Westland beter gepland op locatie te krijgen. Bij al die digitalisering hoort ook aandacht voor databeveiliging, dat spreekt vanzelf. Deltalinqs gaat daarbij ondersteunen, net als bij het gemakkelijker delen van data.'

Is transitie van energie en grondstoffen, het vijfde doel, de ultieme weg naar een nieuwe economie?

Jos: 'De haven gaat fundamenteel veranderen en hetzelfde geldt voor Shell. Bij de productie van onze kunststoffen staat circulariteit centraal, bij onze raffinaderij is het verhaal gecompliceerder. We weten dat er een eind komt aan





'Samen staan we sterker en kunnen we het marktaandeel van de Rotterdamse haven verder vergroten'

om een locatie in de stad te huren om aldaar werkplekken te realiseren. Ik denk dat er voor Deltalinqs, samen met de leden en samenwerkingspartners, wel een uitdaging ligt om toe te werken naar een betere marketing van werken in de haven.'

Tot slot, hoe ervaren jullie de combinatie van je dagelijkse werk als leider van twee grote spelers in de haven én als vicevoorzitter van Deltalinqs?

Jos: 'Ik vind het goed te combineren. Ik denk dat we het hier goed geregeld hebben door als ondernemers samen een vereniging te hebben. In een vorige baan, in Duitsland, moest ik vaak zelf vanuit mijn eigen bedrijf in gesprek met de overheid of andere stakeholders. Ik vind dat we dat in Rotterdam met Deltalinqs veel effectiever en krachtiger kunnen doen.'

Leo: 'Vanuit mijn rol als CEO van de grootste containerterminal vind ik het belangrijk om verantwoordelijkheid te nemen en verder te

kijken dan het eigen belang door maatschappelijk breder betrokken te zijn. Daarnaast ervaar ook ik de kracht van het netwerk: belangrijke ontwikkelingen als transitie en digitalisering kun je veel beter als onderdeel van een community oppakken en daarin een rol van betekenis spelen.' ♦

Jos van Winsen is VP Manufacturing NL/DK, sinds 2016 General Manager van Shell Pernis. Hij werkt al sinds 1981 bij Shell en had leidinggevende functies in onder meer Frankrijk, Zuid-Afrika, Zweden en Duitsland. Is daarnaast vicevoorzitter van Deltalinqs.

Leo Ruijs is sinds 2015 CEO van ECT. Ruijs is afkomstig uit de eigen gelederen binnen ECT, kwam in 2002 in dienst en was sinds 2004 Chief Financial Officer. Is daarnaast vicevoorzitter van Deltalinqs.



toepassing van fossiele brandstoffen, maar het gaat echt nog meer dan vijftig jaar duren voor we zover zijn. Tot die tijd voorzien wij in die vraag, vanzelfsprekend op een steeds schonere manier. Ik geloof sterk in het doorontwikkelen van bestaande technologie en stapsgewijze verduurzaming, méér dan in een disruptieve verandering. We weten wat ons nú te doen staat: het halveren van onze CO₂-uitstoot vóór 2030. Om die migratie naar de toekomst te maken, schaken we op verschillende borden tegelijk: we delen onze restwarmte, investeren in windparken, verduurzamen onze productieprocessen en nemen deel aan het Porthos-project voor CO₂-opslag in lege gasvelden onder de Noordzee.'

Het zesde doel is: voldoende gekwalificeerd en opgeleid personeel voor de leden van Deltalinqs. Wat denken jullie daarvan?

Jos: 'Daar maak ik me weleens zorgen over. Veel millennials hebben een verkeerd beeld van de haven, is mijn indruk. Er zijn hier genoeg banen, ook voor hoogopgeleide mensen, en je kunt hier meteen het resultaat van je werk zien.'

Leo: 'Volgens mij is werken in de haven sexy genoeg, we zullen alleen meer uit de kast moeten trekken om dat verhaal over het voetlicht te krijgen. Een tekort aan ICT-professionals heeft ECT inmiddels ertoe gebracht



- COLUMN -

20 JAAR DELTALINQS

Het is voor mij natuurlijk verleidelijk om bij de viering van het 4e lustrum terug te blikken. Je bent met pensioen en teert op geweldige herinneringen aan jouw tijd bij Deltalinqs. Hetgeen achter je ligt is een dosis activiteiten, projecten, ervaringen en leermomenten die hebben bijgedragen aan de positionering van de organisatie. Niet alleen van het bureau, maar de vereniging Deltalinqs in z'n totaliteit. Deltalinqs vertegenwoordigt een stem waar men niet makkelijk omheen kan. Vooral wanneer dat geluid minder behoudend van karakter is en het de realisatie van maatschappelijke veranderingen stimuleert. Het nieuwe beleidsdocument verschaft daar ongetwijfeld duidelijkheid over.

Het past bij mij om steeds weer verder vooruit te blijven kijken en constructief bij te willen dragen aan een betekenisvolle toekomst voor Rotterdam. Daar is momenteel ook alle reden toe, want de maatschappelijke ontwikkelingen, zoals ik die ervaar, bewegen zich een kant op die voor de rol van Deltalinqs geweldige kansen bieden.

Als belangenbehartiger voor het bedrijfsleven in het Rotterdamse havengebied sta je pal voor de activiteiten en belangen van de leden van jouw vereniging. Belangen die in toenemende mate moeten worden ingebed in een steeds mondigere omgeving. Naast economisch rendement wordt nadrukkelijk

het maatschappelijk rendement van het ondernemen meer en meer een factor van betekenis. Gezamenlijke belangen en de daaruit voortvloeiende initiatieven voor clusters van ledenondernemingen kunnen eerder rekenen op een breed draagvlak in de omgeving dan individuele inspanningen.

Diegenen die mij kennen weten dat ik weinig affiniteit voel met een bedrijfsmatige ontwikkeling die geschoeid is op wat men aanduidt met het Angelsaksische model. Een keuze voor een samenleving waarin ruimte scheppen voor individualisering een sleutelrol vervult. In mijn ogen een krachtig model indien de 'sterken' voldoende oog blijven houden voor de 'zwakkeren'. Te veel zie ik evenwel voorbeelden dat die combinatie lastig duurzaam vorm krijgt. Grote maatschappelijke vraagstukken hebben het zichtbaar moeilijk om in een dergelijk marktmodel te bekijken.

Mijn voorkeur gaat meer uit naar de vormgeving van een samenleving waar, in combinatie met economische ontwikkeling, gestreefd wordt naar het borgen van culturele en maatschappelijke waarden. Economen verwijzen met regelmaat naar het Rijnlands model. Daarin zijn structuren gegroeid en verhoudingen tot stand gekomen die wel degelijk ruimte bieden aan individuele ontwikkeling, maar dat weten te combineren

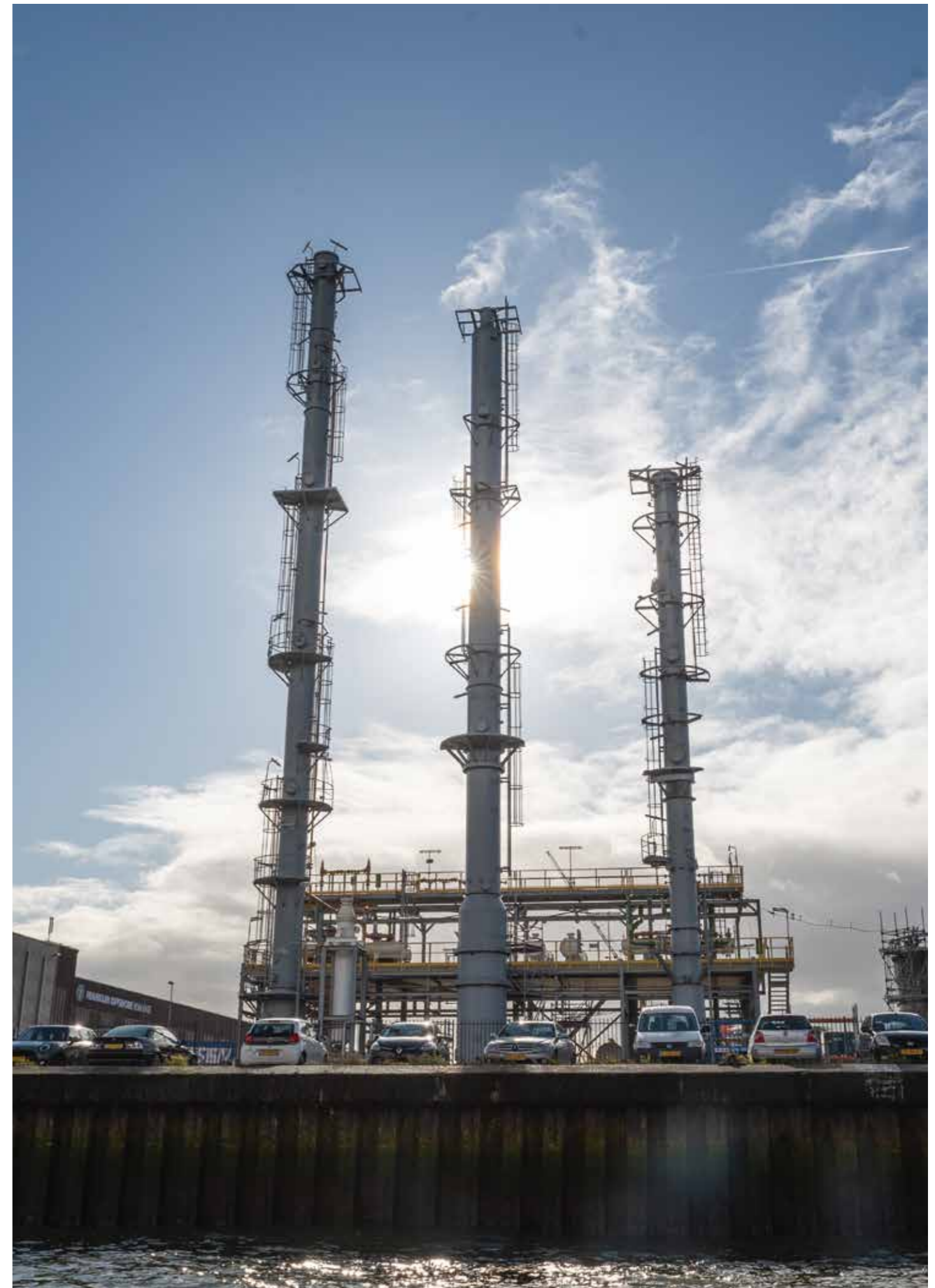
met het borgen van collectieve belangen. Internationaal georiënteerde economen en recent in ons land ook zelfs politici rechts van het midden zie je steeds meer die kant op bewegen. Het pure marktdenken heeft z'n langste tijd gehad. Meer en meer is er behoefte aan structuren die het realiseren van maatschappelijk rendement schragen.

Het is niet de core business van een bedrijf om te zorgen voor adequaat onderwijs. Wel om te participeren in en bij te dragen aan structuren die goed onderwijs borgen. Dit geldt evenzeer voor thema's als klimaat, energie, migratie, milieu, veiligheid en gezondheidszorg. De overheid lijkt de voor de hand liggende coördinator van het debat daarover. De politiek het kanaal om de knopen door te hakken. Het bedrijfsleven is in dat krachtenveld een onmisbare participant. Bovendien mag die inbreng bij uitstek in staat worden geacht om de internationale dimensie te belichten. Niet vanuit een behoudend perspectief het level playing field benoemend, maar innovatief en proactief handelend. De inzet daarvoor effectief organiseren is een kunst en op het lijf van Deltalinqs geschreven. Veel succes met het realiseren daarvan. ♦

Cees Jan Asselbergs is vanaf 1991 een bekend gezicht in het Rotterdamse havengebied. Cees Jan was van 2000 tot en met 2015 directeur Deltalinqs.









Het Rotterdamse havengebied heeft een robuust imago nodig, want dat trekt bedrijven en werknemers aan. Willen we de kansen benutten die de transitie naar de nieuwe, duurzame economie biedt, dan is bovendien een optimaal ondernemersklimaat noodzakelijk. Een veilige werkomgeving is hierbij cruciaal. Frank Kasel, Beleidsadviseur Veiligheid & Security voelt Ira Helsloot, hoogleraar Besturen van Veiligheid aan de Radboud Universiteit Nijmegen, hierover aan de tand.

Ira Helsloot en Frank Kasel

Voorspellen is lastig, zeker als het over de toekomst gaat

DOEL 1 Een sterk imago en een optimaal ondernemersklimaat

Kasel: 'Veiligheid is een cruciaal onderdeel van het sterke imago en het goede ondernemersklimaat in Rotterdam. Nederland moet de veiligste industrie ter wereld worden. Dat is onze ambitie. Moeten we daarom de veiligheidsnormen nog verder opschroeven volgens jou?'

Helsloot: 'De Nederlandse industrie behoort tot de veiligste van de wereld. Als wij denken dat we de wereld veiliger maken door industrie om veiligheidsredenen uit Nederland te verbannen, zoals een aantal mensen wil, dan is dat simpelweg onwaar. Immers: daardoor wordt het elders 'chemisch' onveiliger dan het hier veiliger wordt. En in de tweede plaats hebben we jarenlange ervaring opgebouwd. Dat zou bij verplaatsing naar het buitenland grotendeels verdwijnen, terwijl we er werkloosheid voor terugkrijgen. En het veroorzaken van werkloosheid betekent ook dat je fysieke onveiligheid veroorzaakt.'

Kasel: 'Je ziet vaak dat nadat er een incident heeft plaatsgevonden, er direct nieuwe veiligheidsmaatregelen worden afgekondigd om risico's snel te reduceren. Zowel door bedrijven als door de overheid. Alleen worden deze maatregelen vaak op emotionele gronden genomen en dat verhindert een rationele discussie. Ook wordt het effect van die nieuwe regels betwijfeld. Hoe kunnen we deze risico-regelreflex doorbreken?'

Helsloot: 'Een eerlijk antwoord? Ik weet het niet. De risico-regelreflex kun je zien als een uiting van het beste in de mens: van je fouten willen leren. Het probleem is echter dat veel fouten zo zeldzaam zijn dat je beter kunt inzetten op het voorkómen van veel voorkomende risico's. Voor politici en media die bij de waan van de dag leven, is het echter onbegrijpelijk als we zeggen: rustig ademhalen, diep nadenken en dan pas beslissen of we de put waarin het kalf verdronken is, gaan dempen. Politici worden opgejaagd door

media waarvan ze ten onrechte denken dat die de mening van de samenleving vertolken. Hun ambtelijke adviseurs hoeven niet voor veiligheidsbeleid te betalen en worden niet gedwongen om integraal te denken. Dus het 'stoer' beslissen om de risico-regelreflex te weerstaan zal meestal van de bedrijven moeten komen en zonder steun van de overheid.'

Kasel: 'Bedrijven vinden dat de overheid soms maatregelen eist die juist averechts werken. Hoe zie je de rol van de overheid in een dergelijk proces? En hoe kunnen overheid en bedrijfsleven die verantwoordelijkheid gezamenlijk nemen, uiteraard met hulp van de wetenschap?'

Helsloot: 'Frank, met deze vraag laat je het beste van jezelf zien: het geloof dat overheid en bedrijfsleven samen kunnen optrekken. Bestuurskundigen hebben dat geloof al lang geleden verloren. De rollen zijn te verschillend

en daarmee de visie op wat een probleem is en wat een oplossing is. Vraag een topambtenaar op een ministerie wat hij denkt dat zijn taak is en hij zal zeggen: de minister uit de wind houden. Let op, ik geloof in het openbaar bestuur dat voor het belang van de hele samenleving hoort te staan en daarom ben ik er juist kritisch op. Ik geloof ook in het gezonde eigenbelang van bedrijven die ook bestaan uit mensen die graag veilig willen werken. Het is echter een illusie om te denken dat bedrijven en overheid vanuit hetzelfde perspectief naar een dossier kunnen kijken. Het is daarom in zekere zin ook terecht dat bedrijven de verantwoordelijkheid dragen voor hun eigen veiligheidsbeleid: zij weten er het meeste van.'

Kasel: 'Het mantra van de huidige tijd is transparantie. Maar het vereist kennis en volwassenheid om ermee om te gaan. Best ingewikkeld in deze tijd van one-liners en kort-door-de-bochtconclusies. Zelfs weten-

'De huidige mantra is transparantie'

schappers worden openlijk bekritiseerd door leken. Hoe ga jij daar mee om?'

Helsloot: 'Veel onderzoek laat zien dat gewone mensen nog wel vertrouwen hebben in de wetenschap maar minder in wetenschappers. Ik moet daarom ook op mijn tellen passen natuurlijk. Ons onderzoek laat zien dat de gewone Nederlander (ca. 80% van de bevolking) buitengewoon nuchter is, weet dat absolute veiligheid niet bestaat en ook weet dat werk noodzakelijk is om te kunnen leven. Die transparantiemantra is een overheidsding: mooi maar de overheid kan helaas niet goed omgaan met de resultaten van transparantie.





Niet meer zeggen dat we op weg zijn naar nul ongevallen, welke politicus of ambtenaar durft dat nu? Sommige stoere bestuurders durven gelukkig wel zo transparant te zijn, maar ook dat zijn er nog niet veel.'

Kasel: 'DCMR heeft sinds kort een toezichtslab, waarbij twee gedragsdeskundigen bedrijven helpen bij 'cultuuronderzoek'. Deze DCMR'ers zijn geen toezichthouders die sanctionerend te werk gaan, maar willen graag meedenken over veiligheid. Deze stap neigt naar just culture, helpen in plaats van straffen. Goede innovatieve ontwikkeling?'

Helsloot: 'Ik pleit in het openbaar bestuur vaak voor innovatie achteruit, dat wil zeggen dat veel dingen van vroeger nog zo slecht niet waren. Voor de millenniumwisseling was het vanzelfsprekend dat toezichthouders meedachten met het object van toezicht en met de beleidsafdelingen van de overheid. Na de vuurwerkramp ontstond het dogma van 'slechts' onafhankelijk sanctioneren door inspecties terwijl we weten dat meehelpen eigenlijk veel effectiever is. DCMR heeft het meedenken overigens nog langer volgehouden, mooi dat zij ook weer als eerste de goede kant op lijken te draaien.'

Kasel: 'Het imago van de Industrie is op zijn zachtst gezegd niet heel erg positief. Terwijl onze hoge levensstandaard aan de industrie te danken is...'

Helsloot: 'Totaal oneens! Onze publieksonderzoeken laten helemaal geen slecht imago zien op veiligheidsgebied. De chemische industrie praat zichzelf een complex aan

'Onze publieksonderzoeken laten helemaal geen slecht imago zien op het gebied van veiligheid'

omdat ze teveel gelooft wat media en politiek zeggen.'

Kasel: 'Welke rol zie je hierbij weggelegd voor Deltalinqs?'

Helsloot: 'Deltalinqs kan nog meer de verantwoordelijk nemen voor de veiligheid van de chemische industrie in de haven. Een echt Deltalinqs-veiligheidsstempel dat garandeert dat Deltalinqs achter je staat als bedrijf in discussie met de overheid. Dan moet je dat stempel wel ook echt verdienen en je blootstellen aan Deltalinqs' veiligheidsaudits. Is dat dubbelop met overheidstoezicht? Nee, als ik luister naar jullie leden die klagen over de kwaliteit van het overheidstoezicht. Dan moeten jullie ook kunnen laten zien hoe het wél kan. Rotte appels moeten genadeloos de poort worden gewezen, maar verder staan vertrouwen in goede bedoelingen en hulp centraal.'

Kasel: 'Waar staan we met al deze zaken in 2030 volgens jou?'

Helsloot: 'Het mooie van wetenschap is dat die zo goed achteruit kan kijken om dingen te verklaren. Zoals de grote natuurkundige Niels Bohr al zei: 'Voorspellen is lastig, zeker als het over de toekomst gaat.' ♦

Prof. Dr. Ira Helsloot is hoogleraar Besturen van Veiligheid aan de Radboud Universiteit Nijmegen en houdt zich bezig met onderzoek naar proportioneel veiligheidsbeleid en crisisbeheersing.

Frank Kasel is sinds september 2013 werkzaam bij Deltalinqs als Beleidsadviseur Veiligheid & Security. Daarvoor had hij diverse functies bij chemische productiebedrijven (technologie en management) en overheid (provincie, onder andere BRZO en VROM-I).

20 faQts

Het **20ste Deltalinqs Jaardiner** vindt plaats op 20 januari 2020; Cees Jan Asselbergs, Rob Bagchus, Alexander Bakker, Henk de Bruijn, Jacqueline Pronk en Hans Vervat hebben alle edities bijgewoond

In 2018 zijn 14.000.000 containers overgeslagen in de haven van Rotterdam, dat is 20 keer de wereld rond

De zon stoot vlammen uit van 20 tot 50 miljoen graden

1 TEU is een container van 20 voet lang, 8 breed en meestal 8,6 hoog. De meest voorkomende containers, die worden gebruikt voor het vervoer op containerschepen en op vrachtwagens, zijn 2 TEU (40-voet)

In 1920 kocht de Scheepvaart Vereniging Zuid (samen met de Stichting Europoort/Botlek Belangen de voorgangers van Deltalinqs) een terrein aan de Pieter de Hooghweg voor de bouw van een kantoorgebouw

20 is het atoomnummer van Calcium

Iedere 10 minuten een korte pauze van 20 seconden nemen om de doorbloeding van je spieren te verbeteren door handen schudden, bovenarmen draaien, schouders optillen, hoofd buigen en draaien helpt RSI voorkomen

Door de aanleg van Maasvlakte 2 is de Rotterdamse haven qua oppervlakte 20 procent gegroeid, van 10.000 naar 12.000 hectare (even groot als ongeveer 18.000 voetbalvelden)

Het woord '**Rotterdam**' komt 5 keer voor in het lied Ketelbinkie (geschreven in 1940), maar **Feyenoord** komt 20 keer voor in 'Hand in Hand' (geschreven in 1961)

Ennedi Ouest in Tsjaad ligt op Breedtegraad: 20 en Lengtegraad: 20 Meest gangbare maat van een oliedrum is 20 x 10 (dus 200) liter

Gunvor Petroleum in de Europoort ligt hemelsbreed op 20 kilometer afstand van Deltalinqs; het EIC Mainport Rotterdam ligt op 20 kilometer rijden van Deltalinqs

Een Nederlander eet gemiddeld 20 stroopwafels per jaar

De diepgang van de havens in Maasvlakte 2 is 20 meter en zijn hierdoor bereikbaar voor de nieuwste generatie grote containerschepen

De Botlekbrug gaat gemiddeld 20 x per dag open. Op 5 oktober vond de 20ste storting van 2019 plaats (van de totaal 146 stortingen)

Slechts 20 procent van de Sahara bestaat uit zand

De Deltawerken is één van de belangrijkste waterstaatkundige projecten uit de 20ste eeuw. De Maeslandtkering, laatste onderdeel van de 13 Deltawerken, heeft de grootste deuren van Nederland: 210 meter breed, 22 meter hoog en 15 meter diep. Per arm bijna even lang als de Eiffeltoren in Parijs.

Maximum snelheid op veel terreinen

We noemen hier zeker geen 020 is 20, soms 30, soms 10 of zelfs 19

De CO₂-emissie van de raffinaderijen is de afgelopen 10 jaar al met 20% afgenomen, ondanks een verhoging van de productie. Maar we zijn er nog niet!

Samen zetten we ons in voor de Rotterdamse energie- en grondstoffentransitie



Deltalinqs Climate Program (DCP) verenigt bedrijven in het Rotterdamse havengebied die de energietransitie willen realiseren. Samen trekken zij op om de CO₂-uitstoot in 2030 ten opzichte van 1990 met 49% te reduceren en gelijktijdig de concurrentiepositie als innovatief en duurzaam havencluster te versterken.

Het Deltalinqs Climate Program (DCP) betekent: samenwerken aan de klimaattransitie van het Rotterdamse Haven Industrieel Complex. In het DCP werkt Deltalinqs met zijn leden en partners aan drie thema's: energiesysteem, duurzame brandstoffen & energiedragers en duurzame grondstoffen. Binnen deze drie thema's is de rol van het DCP om de juiste partijen met elkaar te verbinden, die partijen van informatie en inspiratie te voorzien en innovatieprojecten te starten. Daarom maken de leden van Deltalinqs, vertegenwoordigd door de ambassadeurs, afspraken over de samenwerking en over de projecten. Deze afspraken noemt Deltalinqs, net als in voorgaande jaren 'Letters of Cooperation' (LOC's, zie kader op deze pagina's). De LOC's vormen de basis voor projecten gericht op het verduurzamen van bedrijven via concrete, resultaatgerichte en realistische stappen op de korte en middellange termijn. Bijvoorbeeld door middel van verduurzaming van de eigen bedrijfsprocessen of door het ontwikkelen van innovatieve businesscases. De provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam ondersteunen het programma en de ontwikkeling van haalbare businesscases. ♦



Ruben Beens
CEO van BP Nederland en ambassadeur van Deltalinqs Climate Program.

'Binnen het thema duurzame brandstoffen & energiedragers werkt BP samen met andere partijen aan alternatieven voor fossiele bronnen. Zo werken we samen met Nouryon en Havenbedrijf Rotterdam aan H2.50, een waterelektrolyse-installatie die 45.000 ton groene waterstof per jaar moet gaan produceren. Daarnaast doen we samen met zestien andere partijen mee in H-Vision: een project dat zich richt op grootschalige productie en toepassing van blauwe waterstof (uit aardgas met CO₂-afvang en -opslag) en de weg vrij moet maken voor groene waterstof. Je hoort het, we doen alles samen met anderen en zo moet het volgens ons ook. Steeds meer Deltalinqs-leden doen mee. Een verstandige keuze, want we moeten met elkaar een belangrijke bijdrage leveren aan het behalen van de klimaatdoelen. Daarnaast zijn we natuurlijk ook 'gewoon' bedrijven die geld moeten verdienen, maar ik ben ervan overtuigd dat onze inzet ten aanzien van de energietransitie ons een betere commerciële uitgangspositie zal geven.'



David Peters
Lid van de RvB van Stedin en ambassadeur van Deltalinqs Climate Program.

'In de afgelopen twee jaar is de verbondenheid van systemen benoemd als aandachtspunt voor het behalen van de klimaatdoelen. In Rotterdam komen vele systemen in transitie samen. Denk hierbij aan het energie- en grondstoffengebruik in de industrie, nieuwe transportbrandstoffen en de manier van verwarming van de gebouwde omgeving. De energie-infrastructuren vormen de fysieke verbinding tussen deze systemen en zijn cruciaal in de transitie naar een CO₂-arme systemen. Binnen dit thema willen we gezamenlijk uitwerken hoe we infrastructuren van de toekomst kunnen ontwikkelen waarmee we de vele veranderingen in de systemen mogelijk maken. Er is bijvoorbeeld steeds meer consensus dat waterstof belangrijk is voor de transitie van de industrie. Er zijn echter nog vele onzekerheden over de oorsprong (bron en locatie) en het gebruik van waterstof. De verschillende mogelijkheden vragen elk om andere infrastructuurontwikkeling. Het is daarom essentieel dat we inzetten op het ontwikkelen van methodes en samenwerkingsvormen waarmee we op een gestructureerde manier alle opties kunnen verkennen en vertalen naar concrete infrastructuren.'



Willemien Terpstra
Vice-President Fuels and Styrene bij LyondellBasell en ambassadeur van Deltalinqs Climate Program.

'Ik houd me binnen mijn bedrijf veel bezig met verduurzaming en wil graag de Rotterdamse industrie op dit gebied stimuleren. Met ons 'Circular Steam Project' realiseren we een energiebesparing van 0,9 petajoule en een CO₂-reductie van 140.000 ton per jaar. Daarnaast produceren we geavanceerde biobrandstoffen en voeden we onze krakers deels met biograndstoffen. In Nederland werken we aan het recyclen van kunststoffen: zo maakte Samsonite onlangs de eerste koffers met ons recyclelaat. Dat past heel goed bij het thema duurzame grondstoffen van Deltalinqs Climate Program. Er is nog veel nodig om een circulaire economie te bereiken. Onder andere in wet- en regelgeving en de mindset rondom recyclen. Daarnaast zou ik graag zien dat Rotterdam met voorrang wordt voorzien van de benodigde infrastructuur voor verregaande elektrificatie.'

LOC 1 Energiemix & Infrastructuur in de industrie

Omdat alle benodigde energie getransporteerd moet worden via dure energie infrastructuur, is het van belang dat de hoeveelheid benodigde energie zo laag mogelijk is. Energiebesparing is hier de aangewezen oplossing voor. Binnen deze LOC passen daarnaast ook andere maatregelen om het energiesysteem van de haven zo slim mogelijk in te richten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan eigen opwek, energieopslag, vraagsturing en onderlinge connecties binnen en tussen de clusters.

LOC 2 Energiemix & Infrastructuur in de transport & overslag

De haven van Rotterdam is een belangrijk knooppunt in het Europese transportnetwerk en kan daardoor een strategische rol spelen in de verduurzaming van transport: voor Nederland én West-Europa. Alternatieve brandstoffen komen nu langzaam op de markt beschikbaar. Dit maakt het mogelijk om transport te decarboniseren en biedt nieuwe economische kansen voor de haven.

LOC 3 Elektrificatie

Elektrificatie van de industrie in combinatie met hernieuwbare energie maakt grootschalige CO₂-reductie mogelijk. De uitdaging is om de juiste technologieën te ontwikkelen, de juiste voorwaarden te creëren en de businesscases op orde te krijgen. Belangrijke voorwaarden voor succesvolle elektrificatie zijn systeemintegratie van wind-op-zee, van het transport- en distributienet, van de gas- en waterstofinfrastructuur en van de industrie.

LOC 4 Waterstof

Waterstof speelt zeer waarschijnlijk een grote rol in de energiemix van de toekomst. Vooral bij hoge-temperatuur-processen is de inzet van elektriciteit niet voldoende om de gevraagde warmte voor de industrie te kunnen leveren. Waterstof is één van de grote kanshebbers om dit probleem op te lossen, omdat het duurzaam geproduceerd kan worden en geschikt is om hoge temperaturen mee te bereiken.

LOC 5 Circulariteit

De vervanging van fossiele brand- en grondstoffen in de chemie en raffinage en het hergebruik van reststoffen is de meest fundamentele aanpassing voor het Rotterdamse havengebied. In de nieuwe economie willen we afvalstromen voorkomen en zodoende verdwijnt het afval zoals we dat nu kennen. De afvalstromen die toch ontstaan zullen veel hoogwaardiger worden ingezet. Op deze manier stappen we af van de huidige lijn van 'produceren, consumeren en weggooiden' en maken we de cirkel rond.



DOEL 2 Ruimte voor ondernemen
binnen een gezonde en veilige
omgeving

Tot elkaar veroordeeld of goede samenwerkingspartners? Als je het hebt over de relatie tussen Deltalinqs en DCMR is het allebei waar. Deltalinqs behartigt de belangen van de Rotterdamse ondernemers strijdlustig en staat op die manier regelmatig tegenover DCMR, die vanuit zijn wettelijke taak werkt aan een veilige en schone leefomgeving. En hoe dat invulling krijgt, daarover zijn ondernemers en overheid het niet altijd eens. Tegelijkertijd spreekt Q. magazine DCMR-directielid Jacqueline Lamé en Deltalinqs-beleidsadviseur Carla Jong vlak voor een gezamenlijke presentatie over de stikstofproblematiek: een goede illustratie van hoe vergunningverlener/handhaver en bedrijfsleven nauw samenwerken, ook als het lastig wordt.

Jacqueline Lamé en Carla Jong

Tot elkaar veroordeeld of samenwerkings- partners?

DCMR-directielid Jacqueline Lamé: 'We staan weleens tegenover elkaar, maar trekken samen op waar dat kan. Het Haven Industrieel Complex is een gegeven. En dat we hier met zijn allen dicht op elkaar zitten ook. We moeten dus samen de speelruimte bepalen.' Dat er grenzen zitten aan die speelruimte is wel duidelijk. Deltalinqs pleit voor voldoende ruimte om te ondernemen en doet dat door samen te werken met regionale partners en door intensief overleg op allerlei bestuurlijke niveaus. De relatie met vergunningverlener en handhaver DCMR is goed, maar er komt wel spanning te staan op de ruimte die de ondernemers krijgen. DCMR geeft aan niet blind te zijn voor de ondernemersbelangen. Lamé: 'De aanwezigheid van industrie is een gedeeld belang. Het biedt werkgelegenheid en iedereen gebruikt hun eindproducten. De Rotterdamse haven is een superinteressant gebied waar grote veranderingen op komst zijn. Uiteindelijk de overgang van fossiele

bronnen naar hernieuwbare bronnen en dichterbij: de introductie van de Omgevingswet.'

Ruimte voor ondernemen

'Die nieuwe wet heeft gevolgen voor de manier waarop we deze regio inrichten,' vindt Carla Jong, 'en toont eens te meer aan dat je in zo'n gebied vol uitdagingen elkaar echt heel hard nodig hebt. Omdat we hier op een unieke plek zitten – met industrie en wonen in elkaars nabijheid – kunnen overheid, vergunningverlener en bedrijven niet zonder elkaar. De verdeling van de fysieke en de milieugebruiksruimte luistert nauw en dat vraagt om goed overleg tussen Deltalinqs en DCMR.'

Per 1 januari 2021 gaat de nieuwe Omgevingswet in. Jong: 'De wet is bedoeld om allerlei wetten beleidsneutraal te bundelen en te vervangen, in de praktijk is het helaas alleen



maar ingewikkelder geworden, met allerlei aanvullingswetten.' Lamé: 'Inderdaad lijkt het er niet eenvoudiger op geworden. Toch streven we met deze wet naar kortere en overzichtelijke procedures en naar een antwoord op de vraag: waar is er nog ruimte voor ontwikkeling? Die vraag is nu nog niet eenduidig te beantwoorden. Alles wat nu vergund is blijft in stand zolang de huidige vergunning loopt, maar of er meer ruimte voor ontwikkeling komt weet ik niet. Ik hoop in elk geval dat we samen de ideale combinatie van bedrijvigheid en een goede leefomgeving kunnen maken.'

Milieugebruiksruimte niet 'opvullen'

Die leefomgeving is in de afgelopen twintig jaar al enorm veel verbeterd, benadrukken beiden. Onder andere door minder industriële emissies. Lamé: 'Met ons luchtmeetnet, dat inmiddels vijftig jaar bestaat, meten we de luchtkwaliteit voortdurend. Daardoor constateren we dat de lucht de afgelopen decennia aanzienlijk schoner is geworden. Samen met de bedrijven werken we aan verdere verbetering van de leefomgeving. Ik vind dat we de milieugebruiksruimte niet perse moeten 'opvullen'. Er mag best ook ruimte overblijven.' Jong reageert: 'Natuurlijk streven ook wij naar de beste leefomgeving. De luchtkwaliteit is niet zomaar beter geworden. Dat is een wisselwerking tussen verscherpte wet- en regelgeving en bedrijven die hebben geïnvesteerd in maatregelen en best beschikbare technieken. Tegelijkertijd constateren we ook dat de eisen steeds strikter worden, vaak uit voorzorg. Denk aan

het beleid rond zeer zorgwekkende stoffen. Belangrijk dat deze stoffen aangepakt worden, maar het moet wel realistisch blijven met het blootstellingsrisico als uitgangspunt. We hebben immers te maken met internationale concurrentie.' Lamé reageert: 'Ik vind het uit voorzorg juist een goed idee om hierin een strikt beleid te ontwikkelen.' Jong: 'Dat kan wel zijn, maar het moet wel werkbaar blijven voor de bedrijven en die kant lijkt het nu niet op te gaan. Ik vind dat de provincie het bedrijfsleven nu al overvraagt met extra eisen die van het Rijk niet eens hoeven.'

De Rotterdamse haven is een superinteressant gebied waar grote veranderingen op komst zijn

Gezonde bedrijven

Bij het streven naar een betere leefomgeving is een florerende industrie onmisbaar. Er moet immers ook geld zijn om alle verbeteringen te betalen. 'De inzet van nieuwe technologieën vergt altijd doorgaande investeringen,' weet Lamé, 'dat kan niet als je de middelen niet hebt, daarom moet het goed gaan met de industrie. Het mooiste vind ik het als

Jacqueline Lamé is directielid bij de DCMR Milieudienst Rijnmond. Zij werkte eerder bij het toenmalige Ministerie van VROM en daarna in verschillende functies bij de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Carla Jong is Beleidsadviseur Milieu & Duurzaamheid bij Deltalinqs. Zij heeft ruime ervaring met milieu en duurzaamheid in havengebieden vanuit zowel overheid als bedrijfsleven. Zij werkte hiervoor in Amsterdam bij het Havenbedrijf en op het stadhuis.

bedrijven zélf met plannen komen voor gebiedsverbetering. Daarvan is het elektronische geurdetectiesysteem 'we-nose-netwerk' een geslaagd voorbeeld.' Beiden juichen het toe wanneer bedrijven vaker realtime digitaal gegevens verzamelen, data transparant delen en zo snel mogelijk ingrijpen om eventuele overlast naar de omgeving te voorkomen. 'Een punt van aandacht daarbij is wel het dilemma of meer transparantie niet leidt tot meer toezicht en handhaving', stelt Jong. 'Een reëel punt,' vindt Lamé, 'daarom wil ik minder standaardtoezicht en meer maatwerk. Als een net bedrijf in vertrouwen gegevens met ons deelt, moeten wij er niet meteen vol bovenop duiken als er iets mis gaat. Aan de andere kant zijn er zeker ook bedrijven waar we extra op moeten letten.'

Puzzel

Zowel Lamé als Jong vindt dat meer samenwerking tussen DCMR en Deltalinqs cruciaal is voor de toekomst van de bedrijvigheid in de haven. Jong: 'Het gaat er in onze relatie vaak om hoe je samen dingen oplost, ook al lopen de belangen niet altijd parallel. Een emissieloze haven is een utopie. Wat je wél kunt doen is je processen voor vergunning, handhaving en toezicht steeds verbeteren én zo slim en efficiënt mogelijk met de hier beschikbare ruimte omgaan. Daarbij helpt een goede samenwerking tussen bedrijven en DCMR.' Lamé: 'Zeker, het is soms een hele puzzel, maar samen leggen we de puzzelstukjes van het havengebied in elkaar.' ♦



- COLUMN -

EN DAN NU DE SOFTE STRATEGISCHE AGENDA VOOR DE TOEKOMST

U kunt van alles willen met uw organisatie, maar is uw organisatie wel klaar voor de toekomst? En hoe zit dat met u als leider? Een kleine checklist!

1. Is de cultuur in uw organisatie gezond? Heeft u afscheid genomen van de negatieve invloeden die de sfeer op de werkvloer verzieken? 10 procent wil niet of kan niet. Heeft u aandacht voor de mensen die niet mee kunnen komen? Hoe langer u dit negeert, hoe groter het probleem! Bevrijdt u formele leiders die niet kunnen leidinggeven van hun last (en daarmee hun medewerkers)? Of laat u het versloffen en neemt u de gevolgen voor lief? Zoals sterke informele leiders die de cultuur gaan bepalen, mensen die vertrekken, een dalende productiviteit ...

2. Is er een gezonde verhouding tussen uw leiders en staf (de schakers) en de werkorganisatie (de dammers)? Steeds meer organisaties zien in dat door minder lagen leidinggevendenden de efficiëntie én het werkplezier in de organisatie toenemen. Vraag u bij elke afdeling en iedere medewerker af wat zij bijdragen aan de bedrijfsdoelstellingen. Met een strakkere organisatie nemen het aantal vergaderingen, de praatgroepjes en andere bezigheidstherapie zienderogen af en worden u en uw medewerkers gelukkiger en succesvoller!

3. Denkt u beyond the daily stuff? Durft u voorbij de dagelijkse operationele werkzaamheden te denken? De industrie staat er niet om bekend creatief na te denken over een succesvolle toekomst. En dat is af en toe juist nodig voor betere strategische keuzes. Al eens een fieldlab of start-up campus of seminar in, of liever buiten, uw tak van sport bezocht? Weleens gespard met concullega's?

4. Ageing van uw assets is trendy, maar wat doet u met de ageing van uw organisatie? De grote pensioenstroom is nagenoeg voorbij. Hoe vult u het tekort van medewerkers aan? Kiest u (of kiest HR) voor een gebalanceerde opbouw van medewerkers of hebt u liever gaten in de verschillende leeftijdsperiodes, met alle gevolgen van dien? Hoe blijven medewerkers duurzaam, veilig en gezond in uw organisatie?

5. Bent u zich bewust van uw biases in decision making? Iedereen maakt denkfouten behalve u, hoor ik u denken. Een veelgemaakte fout is WYSIATI: what you see is all there is. We oordelen op basis van de informatie die we hebben en maken het kloppend. Er gaat nergens een alarmbelletje af wanneer we eigenlijk maar bar weinig weten en meer onderzoek op zijn plaats zou zijn. Daniel Kahneman, psycholoog en econoom, noemt het systeem 1-denken (automatisch = 95 procent) en systeem 2-denken (reflectief denken = 5

procent). Te vaak beslissen we te snel (systeem 1) en zegt onze intuïtie dat het klopt, maar is dat dan ook zo? Herkent u uw denkfouten als u beslissingen neemt?

6. De toekomst vraagt om eerlijk, realistisch, normaal leiderschap. Geen toneelstukjes, geen alfagedrag, geen gebluf als u iets niet weet, geen wilde fantasieën waarvan iedereen weet dat het toch niet lukt. Geen gedrag ten koste van mensen, maar samenwerken, positief kijken naar de kracht (de waarden) van de organisatie. Eerlijk en realistisch zijn in feedback en in duurzaam beleid. In contact blijven met het primaire proces: daar wordt het geld verdiend, nu en in de toekomst!

En? Zit er een actiepoint tussen voordat u de strategische thema's in dit mooie Q. magazine met beide handen gaat beetpakken?

Ik wens u een prachtige toekomst toe! ♦

Petronel Bijlsma sinds 2004 organisatieadviseur FirmLeaders en vanaf 2013 werkt ze samen met Deltalinqs op een scherpe en humoristische wijze aan de kijk op organisaties, cultuur, (Rijnmonds) leiderschap en veiligheid.

DOEL 3 Een goed bereikbaar haven- en industriegebied

Autonomoom rijdende bussen zetten dagelijks duizenden Rotterdamse havenwerkers af voor de deur van hun bedrijf. Zelfrijdende voertuigen gaan de terminals langs, verzamelen containers en brengen die via speciaal aangelegde rijbanen naar een rail service center. Van daaruit gaat de gecombineerde vracht dagelijks in tientallen treinen vol containers naar Duitsland, Polen en andere Europese landen. Het papierwerk gebeurt allemaal online en de containers geven live hun gegevens over locatie, temperatuur en inhoud door. De terminals zijn volledig geëlektrificeerd en waar dat niet kan, wordt waterstof als brandstof gebruikt. Welkom in de Rotterdamse haven met de logistiek en infrastructuur van de toekomst - als het aan André Kramer en Edwin Kotylak ligt.

André Kramer is eigenaar en CEO van de Kramer Group, een verzameling van bedrijven die actief is in de containerlogistiek. Naast de Rotterdam Container Terminal (RCT) heeft Kramer Group ook een aantal empty depots voor containeropslag, -reparatie en aanvullende onderhoudsdiensten. Met Deltalinqs-beleidsadviseur Infrastructuur & Bereikbaarheid Edwin Kotylak wisselt hij van gedachten over de toekomst van infrastructuur en logistiek.

Goed bereikbaar

'Deltalinqs lobbyt al jaren voor een goed bereikbaar haven- en industriegebied en maakt daar ook voor de komende jaren een speerpunt van', zegt Kotylak. 'We hebben slimme en efficiënte benutting van de bestaande infrastructuur nodig, gecombineerd met nieuwe infrastructuur. Aan dat laatste werkt onder andere het Havenbedrijf Rotterdam met het Container Exchange Route (CER)-project. Deze CER verbindt de containerbedrijven op de Maasvlakte met elkaar en bundelt containerstromen. De CER wordt een apart tracé met een rijbaan waar autonome voertuigen containers uitwisselen tussen de terminals.'

Goederenvolgsysteem

'Wij streven naar een zo soepel mogelijk logistiek proces voor containers', vervolgt Kotylak. 'Dit vereist ook het delen van data en dat is weleens lastig wanneer veel verschillende partijen betrokken zijn. Deltalinqs speelt hierin een verbindende rol. Dat geldt voor veel meer projecten waarin we data moeten delen, natuurlijk. Zo werken we hard aan een documentloos goederenvolgsysteem waarmee we goederen tussen deelnemende bedrijven kunnen verplaatsen, terwijl handhavers hun controlefunctie goed kunnen uitvoeren. Dit verhoogt de efficiency en doorstroom van en naar de haven en dat verbetert onze concurrentiepositie enorm!'



André Kramer en Edwin Kotylak

Op weg naar een toekomstbestendige infrastructuur

André Kramer werkt al meer dan 20 jaar in het door zijn vader opgerichte bedrijf. Marcel Kramer sr. begon vijftig jaar geleden met het schoonmaken en repareren van containers. André volgde hem op als CEO en bouwde het bedrijf uit.

Na 22 jaar public affairs en communicatie bij LyondellBasell en Uniper Benelux is Edwin Kotylak sinds augustus 2018 Beleidsadviseur Infrastructuur & Bereikbaarheid bij Deltalinqs en secretaris van de Vereniging van Rotterdamse Terminal Operators.



Container steeds slimmer

Automatisering is het sleutelwoord in al deze ontwikkelingen. Ook binnen de Kramer Group worden de ICT-mogelijkheden steeds meer benut. Kramer: 'De container wordt steeds slimmer. De nieuwe generatie containers zit vol elektronica waarmee je allerlei waardevolle informatie kunt ontsluiten. Locatiebepaling via gps bijvoorbeeld, maar ook de temperatuur. Het is nu nog voorbehouden aan speciale containers, maar het gaat zonder meer op den duur voor alle containers gelden. Ik weet zeker dat automatisering steeds verder oprukt. Straks hebben we hier geen kraanmeester meer nodig.'

Verduurzaming

Maar grenzen zijn er ook, volgens Kramer: 'Voor autonoom vervoer heb je op dit bedrijf nu nog te maken met te veel bewegingen en containerreparatie is en blijft mensenwerk. Ik ben eerder bezig geweest met een volledig geautomatiseerd containerdepot, maar dat komt er voorlopig nog niet. De investering is nog niet rendabel te maken. Toch werken we steeds verder aan autonoom vervoer op onze bedrijven – net als aan verduurzaming. We hebben al heel veel van ons equipment geëlektrificeerd en al het diesequipment rijdt op AdBlue om ze schoner te laten rijden. Al onze verlichting is ledverlichting en ons wagenpark is hybride of elektrisch. Dat heeft volgens mij de toekomst, naast waterstof als brandstof voor equipment dat een zwaarder vermogen vereist.'

Groei containers

Volgens Kramer kan Rotterdam een goede toekomst tegemoetzien. 'Naar mijn verwachting zal de containermarkt doorgroeien. Af en toe verbaast het zelfs mij ook nog, als je ziet hoeveel containers er in deze haven rondgaan. Maar we zijn natuurlijk een doorvoerhaven. Ik geloof er niks van dat Antwerpen ons voorbijgaat als containerhaven. Daarvoor is de ligging van hun haven helemaal niet zo geweldig. Hier in Rotterdam is de toegankelijkheid vele malen beter. We moeten alleen meer investeren in onze infrastructuur. Niet alleen in wegen, maar zeker en vooral in spoorwegen en vaarroutes. Afgelopen zomer zagen we opnieuw hoe kwetsbaar de binnenvaart is wanneer de waterstand te laag is.'

'De container wordt steeds slimmer'

Spoorvervoer

'Wat mij vooral een doorn in het oog is, is de belabberde positionering van de Rotterdamse haven voor spoorvervoer', zegt Kramer. 'Waarom zouden wij met al onze kennis en middelen nu niet in staat zijn om een efficiënt en betrouwbaar spoorproduct te creëren? Vier van de vijf deep sea terminals hebben eigen railterminals. Ook wij hebben een eigen

railterminal die we niet optimaal kunnen benutten. Kijk, een rail operator gaat niet voor vijf containers hier en tien containers dáár een rondje langs de vijf terminals maken, dat snap ik. Maar waarom zou het ons als terminals samen niet lukken om – in combinatie met de CER – op de Maasvlakte een goed werkend rail service center neer te zetten, met spoorwegen naar de terminals, zodat je slim vracht kunt combineren?'

Autonome bussen

Kramer durft zelfs nog welk een stapje verder te denken: 'Waarom zou je de CER straks niet combineren met autonoom vervoer? Zet autonome bussen in voor personenvervoer om de verkeersdruk te verminderen.' Kotylak reageert: 'Een ander idee dat recent werd geopperd, is dat we het bestaande goederenspoor in de haven ook inzetten voor een personentrein. Ik vind dat heel interessant, maar daar kleven nogal wat mitsen en maren aan. Denk aan vervoer van gevaarlijke stoffen en de complexiteit van een dienstregeling met de verschillende shifttijden van de bedrijven in het gebied.' Kramer: 'Ik zie het wel voor me: je gaat vanuit de stad met de trein naar het Distripark, daar is al een spoorterminal én de CER sluit erop aan. Daarvandaan stap je zó op het autonome busje dat je naar iedere terminal brengt die je wilt!'

Toename verkeersdruk

De ontwikkelingen die Kotylak en Kramer bespreken, komen niet toevallig aan de orde.

Voor de komende jaren wordt een grote toename van de verkeersdruk in het toch al drukke havengebied voorzien. 'Dat is voor Deltalinqs een heel groot aandachtspunt', vertelt Kotylak. 'Het wegvervoer groeit en tegelijkertijd gaan we een periode in van minimaal vijftien jaar groot onderhoud aan de infrastructuur, dat wordt uitgevoerd door allerlei partijen: Rijkswaterstaat, de provincie, de Metropoolregio, de gemeente en het Havenbedrijf Rotterdam. De projecten overlappen elkaar en behelzen bruggen, tunnels en wegen. En dat terwijl er maar één grote verkeersader, de A15, door het gebied loopt die steeds drukker wordt door goederen- en woon-werkverkeer. Deltalinqs pleit voor een strakke geregisseerde planning en uitvoering van al het onderhoud inclusief eenduidige en tijdige communicatie richting de betrokken bedrijven.'

Sterke regisseur

'Ook door de vele onderhoudstops die eraan komen zal de verkeersdruk periodiek alleen maar toenemen; hetzelfde geldt voor de aanlanding op de Tweede Maasvlakte van hoogspanningskabels uit de vele windparken op de Noordzee', weet Kotylak. 'Uit dergelijke ingewikkelde situaties komen vaak creatieve oplossingen, maar daar gaan we niet blind op vertrouwen. Het minste dat wij als belangenvereniging moeten doen, is bij de Rijksoverheid aan de bel trekken om een sterke regisseur aan te wijzen. Daarnaast lobbyen we vanuit Deltalinqs op alle fronten om ervoor te zorgen dat er goede en werkbare alternatieve mobiliteitsoplossingen komen, die we vooraf toetsen bij onze leden.'

Pluspunten

'Ik vind het fijn dat Deltalinqs dat doet', reageert Kramer. 'Zij vertegenwoordigt ons als ondernemers heel goed, bij douane en andere overheden in binnen- en buitenland. Ik vind dat ze heel sterk gegroeid is in haar rol in de afgelopen jaren, echt heel professioneel. Het staat als een huis. Deltalinqs heeft een uitstekend bestuur en deskundige medewerkers. Met al die pluspunten zou het toch moeten lukken om gezamenlijk stukje bij beetje die infrastructuur toekomstbestendig te maken!' ♦

STRATEGISCHE
AGENDA
2020 - 2025

DE KRACHT VAN HET NETWERK
KERNDOELEN
PIJLERS
HAVEN INDUSTRIE IMAC
TRANSITIE
ONDERNEMERSKLIMAAT
DUURZAM
INNOVATIE
INVESTERINGEN
KOSTEN
WET-EN
GRONDPRIJZEN
INTERNATIONAAL CONCURRE
KANSEN
VEILIGHEID
GEZONDHEID
REPUTATIE
OMGEVING
GEZAMENLIJKE
BRANDWEER
VEST
DUURZAAMHEID
MILIEUGE
BRUIKS
RUIMTE
ZEE
OMGEVINGSWET
STIKSTOF
DEPOSITIE
DIALOC
LOBBY
DELTA
PORT
DONATIE
FONDS
COLLECTIE
LEREN & INSPIREREN
EVENEMENTEN
DIVERSIT
BEREIKBAARHEID
INFRASTRUCTUUR
REGIEFUN
GROTE ONDERHOUDSOPGAVE
INKLIMMERS
EM
2020-2025
OVERLAST
DEMPENDE
MAATREGEL
DIGITALISERING
CYBERSECURITY
MEDICIJNEN
INTEGRITEITS
VRAAGSTUKKEN
EFFICIENTE
HA
WEERBAARHEID
PORTBASE
SECURE
LOGISTIC
DELTALINQS
CLIMATE
PROGRAM
PERMANENTE
ENERGIE
EN
GRONDSTOFFEN
TRANSITIE
NIEUW
H-VISON
ENERGIE
EFFICIENCY
ALTERNATIEVE
ENERGIEDRAGERS
ALTERNATIEVE
GRONDSTOF
CONCURRENTIE
POSITIE
CO₂
WATERSTOF
MIL
JAARPLAN
SECURITY
FERM
DELTALINQS
TRAIN
SMARTPORT
SOCIALE
INNOVATIE
VOLDOENDE
ARBEIDSMARKT
GOED
VESTIGINGS
KLIMAAT
N
SAMENWERKING
MET
ONDERWIJS
LEERWERK
6
DOELEN
SAMENWERKEN
S
HOLDERS
LED
VERBINDEN
DE
KRAC
KERNDOELEN
PIJ
ONDERNEMERS
INVESTERING
GRONDPRIJZF
KANS
VEIL
GEZAMENLI
DUURZAMI
OMGEVINGS
LOBBY
DELTA
LEREN & INSP
BEREIKBAARH
GROTE ONDERH
2020-2025
OVERL
DIGITALISERING
CYBE
INTEGRITEITS
VRAAGSTU
WEERBAARHEID
PORTBASE
DELTALINQS
CLIMATE
PROGRA
ENERGIE
EN
GRONDSTOFFEN
TRA
ENERGIE
EFFICIENCY
ALTERNATIEVE
BRAND

Je staat er niet automatisch bij stil, maar elke dag moeten tienduizenden mensen in de Rotterdamse haven toegang tot hun werkplek of een bedrijfsterrein krijgen. Om te voorkomen dat de snelwegen rond Rotterdam vastlopen, moet deze logistieke uitdaging soepel, veilig en betrouwbaar verlopen. Want voordat je een bedrijfsterrein op mag, vinden er heel wat controles plaats. Medewerkers moeten zich identificeren en vaak ook beschikken over de juiste trainingen en kwalificaties. Een kleine 20 jaar geleden bedachten het Havenbedrijf Rotterdam en Deltalinqs dat dit proces zich bij uitstek leent om collectief te organiseren en gezamenlijk de doorstroom in de Rotterdamse haven te waarborgen.

Cor Stolk, Algemeen Directeur Secure Logistics:

Eén standaard voor de fysieke en digitale identiteit

Onder de noemer XS community verzorgt Secure Logistics op unieke wijze de doelmatige toegang van duizenden vrachtwagenchauffeurs, contractors en anderen die in het havengebied werk verrichten of bij een bedrijf op bezoek gaan. 'Het is bij uitstek een proces om collectief te regelen; gezamenlijk de doorstroom in de Rotterdamse haven waarborgen,' vertelt Cor Stolk, algemeen directeur Secure Logistics B.V. 'Kortgezegd verzorgen wij de identificatie, authenticatie en verificatie van bezoekers voor de bedrijven die deel uitmaken van de XS community. Hiermee besparen zowel bezoekers als bedrijven tijd en geld, terwijl tegelijkertijd de veiligheid en security verbeterd wordt. Deze ketensamenwerking levert een efficiencyverbetering in het toegangsproces op van meer dan zestig procent, terwijl persoonsgegevens maximaal beschermd zijn.'

Gestage groei

De XS community bestaat inmiddels uit zo'n 7.100 bedrijven met 46.500 medewerkers uit 33 landen. Het aantal deelnemers groeit gestaag. Aan de basis van het platform staat een gedegen validatieproces en een informatiesysteem dat informatie als identiteit en gevolgde opleidingen beveiligd (volledig

AVG-proof) vastlegt. Na eenmaal het validatieproces te hebben doorlopen kunnen bezoekers met één, door biometrie beveiligde en strikt persoonlijke XS-Key (bijvoorbeeld de CargoCard, de PortKey of het Digital Safety Passport) geautomatiseerd en gecontroleerd toegang verzoeken tot een van de tachtig deelnemende bedrijven. Deze bedrijven maken met elkaar afspraken over de voorwaarden waaraan de deelnemers van de XS community moeten voldoen. Denk aan bedrijfseigen veiligheidstrainingen, werk-, en transportvergunningen, VCA-kwalificaties of het document waarmee men zich identificeert.

Betrouwbaar en eenduidig

'De sectoren die wij reeds met de XS-Key bedienen, worden door het complexer worden van supply chains gedwongen tot verdere digitalisering van hun werkprocessen', vervolgt Stolk. 'In bijvoorbeeld de logistieke sector zien we dat er geautomatiseerd wordt met transport-, terminal- en warehouse-managementsystemen van verschillende producenten. Als deze systemen niet uitgaan van dezelfde standaarden, kan het voorkomen dat medewerkers niet of op verschillende manieren, herkenbaar zijn in de systemen of in relatie tot de fysieke werkelijkheid. Dat kan

de keten vertragen in plaats van versnellen. 'Hierdoor is er behoefte aan één betrouwbare digitale identiteit. Het was daarom voor ons een logische stap om de XS-Key-identiteiten ook digitaal inzetbaar te maken, de zogenaamde XS-ID. Zo kunnen we gebruikers op een doelmatige en adequaat beveiligde manier, zowel fysiek als digitaal, identificeren en authentifieren en toegang verlenen tot terreinen en gelieerde digitale processen.'

Van XS-Key naar XS-ID; Identity provider in de fysieke én digitale omgeving

Stolk ziet in de toekomst een belangrijkere rol voor het XS-ID weggelegd. 'Je ziet nu dat medewerkers met hun privé-gegevens in een zakelijke omgeving toegang krijgen tot apps of online applicaties. Dat kan beter en veiliger volgens ons. Met het XS-ID worden deze privé-gegevens uit de zakelijke sfeer gehouden. We zien daarom voor het XS-ID niet alleen een rol in de logistieke en industriële sector, maar ook in andere sectoren. Secure Logistics creëert hiermee het trusted ID-platform voor communities, dat geldt zeker voor de Deltalinqs-leden.' ♦



Secure Logistics is in 2003 opgericht door het Havenbedrijf Rotterdam en het havenbedrijfsleven. Deltalinqs is 100% aandeelhouder. Secure Logistics is een onafhankelijk orgaan en inmiddels "trusted third party" voor persoonsidentificatie in de container-, chemie- en energiesector. De organisatie ontwikkelt software, investeert in samenwerking met partners, beheert het IT-platform en ondersteunt klanten met een servicedesk. Secure Logistics richt zich op de kritieke stappen van persoonsidentificatie, gegevensverificatie, smartcardbeheer en online authenticatie met als belangrijke pilaren biometrische verificatie en anonimisering van persoonsgegevens. De organisatie is inmiddels ook geaccrediteerd als Identity Provider binnen het iShare-afsprakenstelsel. Dagelijks vinden met de XS-ID meer dan een miljoen verificaties plaats.

Secure Logistics vervult met de XS-ID niet alleen een belangrijke rol binnen de haven van Rotterdam, maar ook in de havens van Amsterdam, Antwerpen, Duisburg en Vlissingen en op vele locaties in het achterland. Secure Logistics voldoet aan de strenge Europese regels voor Data-, informatiebeveiliging en bescherming van persoonsgegevens.

Richard Pronk, Security Manager

Rotterdam World Gateway:

100% zekerheid en maximale bescherming persoonsgegevens

Rotterdam World Gateway (RWG) is 's werelds meest moderne en innovatieve containerterminal. De processen op de terminal zijn vergaand geautomatiseerd en gedigitaliseerd. Met een capaciteit van circa 2.500.000 TEU per jaar is Rotterdam World Gateway (RWG) tevens één van de grootste terminals van de Mainport Rotterdam. Voor de toegang tot de terminal maakt RWG gebruik van de XS-Keys (CargoCard, PortKey en Digital Safety Passport) van Secure Logistics, zodat bezoekers snel, veilig en 100% geïdentificeerd toegang kunnen krijgen.

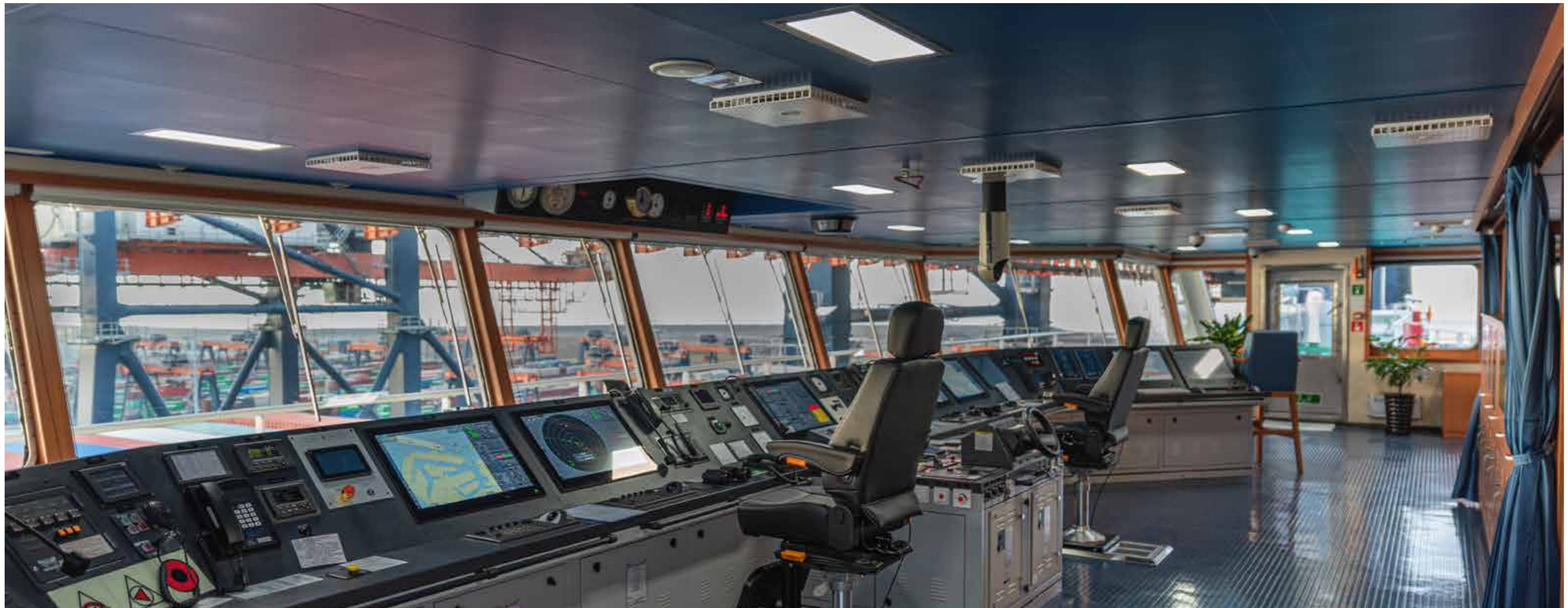
Richard Pronk, Security Manager bij RWG, licht de keuze voor de XS-Key toe: 'Wij gebruiken alle facetten van de XS-Key; voor ons personeel, vaste contractors, bezoekers, controlerende instanties, dienstverleners en vrachtwagenchauffeurs. Dankzij de biometrische verificatie (vingerader-scan) van de XS-Key weten we 100% zeker wie op onze terminal aanwezig is, terwijl persoonsgegevens maximaal beschermd zijn.'

Tijdwinst

'Ook de tijdwinst is aanzienlijk,' vindt Pronk, 'per maand ontvangen wij ruim 25.000 vrachtwagenchauffeurs en 3.200 bezoekers. Deze bezoekersstroom moeten we veilig en efficiënt afhandelen. Met de XS-Key kan dat. Nadat wij de CargoCard eenmalig hebben ingeregeld, duurt het gehele toegangscontroleproces van een chauffeur met CargoCard ongeveer drie minuten. Hetzelfde proces zou zonder CargoCard minstens tien minuten in beslag nemen.' Dezelfde voordelen ziet Pronk ook voor de contractors, dienstverleners en controlerende instanties: 'Douane en roeiers komen meerdere keren per dag op de terminal. Voor hen is het belangrijk dat er niet te veel tijd verloren gaat bij het in- en uitschrijven. Vaste contractors werken volcontinu en komen tijdens de ploegenwissels in grote aantallen tegelijk. Deze ploegenwissel moet veilig en zonder veel oponthoud verlopen. Ook hier helpt de XS-Key ons om deze stroom vlot en veilig af te handelen.'

Waarborgen integriteit

Pronk ziet de toekomst van de XS-Key met vertrouwen tegemoet: 'Gezien de vergaande automatisering en digitalisering van de processen en informatiesystemen in de Mainport Rotterdam is het noodzakelijk om een betrouwbare digitale identiteit te hebben en daarmee de integriteit van dat proces te waarborgen. De beveiliging van de XS-ID biedt bedrijven nieuwe mogelijkheden om ook online alleen aan de juiste persoon toegang tot informatie te geven.'



DOEL 4 Digitaliseren van de haven en industrie: de efficiënte koploper

Roy van den Berg en Peter van Loo

De digitale haven van de toekomst

Wat digitalisering de haven van Rotterdam gaat brengen in de toekomst? De mogelijkheden zijn nu eigenlijk al ongekend, zeggen Roy van den Berg van SmartPort en Peter van Loo van Deltalinqs. Om daar gebruik van te kunnen maken is sociale innovatie nodig door de triple helix van bedrijfsleven, onderwijs en overheid. Het vraagt met andere woorden wat voorwerk.

Een zelfdenkende container die autonoom bepaalt of hij via het water of het spoor naar de plaats van bestemming gaat. Deep learning door computers, waardoor je bijvoorbeeld op basis van camerabeelden voorspellingen kunt doen en veiligheidsmaatregelen kunt nemen. De inzet van

drones door de brandweer en bij inspecties. En sterk toenemende efficiency en effectiviteit dankzij slim gebruik van big data. Het zijn mogelijkheden van digitalisering voor het Haven Industrieel Complex die nu al benut of onderzocht worden, vertellen Roy van den Berg en Peter van Loo. In de nabije toekomst komen daar volgens hen – uiteraard – nog veel meer mogelijkheden bij. Leuk om over te filosoferen, maar of deze uiteindelijk ook breed ingezet gaan worden? Dat valt of staat volgens de heren met het betrekken van de juiste stakeholders, het stellen van de juiste vragen en het goed in kaart brengen de risico's. Van Loo: 'Denk aan de Betuwelijn of de verlengde A4. De aanleg ervan was technisch niet zo ingewikkeld, maar het duurde decennia voor de neuzen dezelfde kant opstonden en de infrastructuur er lag.'

Sociale innovatie

Van den Berg: 'Het gaat niet zo zeer om wat

er technisch mogelijk is – er kan technisch gezien al heel veel – maar om het draagvlak. Technologische vernieuwing wordt vaak niet geaccepteerd als er niet is nagedacht over de sociale gevolgen ervan. Neem truck platooning waarmee we bij SmartPort bezig zijn: het digitaal koppelen van vrachtauto's waarbij, in eerste instantie, alleen de chauffeur in de eerste vrachtwagen van het konvooi actief de vrachtwagen hoeft te besturen. Een slimme oplossing die zorgt voor efficiency en minder uitstoot. Tegelijkertijd zorgt deze innovatie ervoor dat het werk van een vrachtwagenchauffeur enorm verandert. Hoe dit exact gaat veranderen is nog onduidelijk, maar de eerste reactie van chauffeurs laat zien dat ze rijden in een geautomatiseerd konvooi niet zien zitten en dan liever ander werk gaan zoeken. Wie gaat dit werk dan doen en welke skills zijn ervoor nodig?' Van Loo: 'Iets vergelijkbaars zag je twintig jaar geleden in de industrie. Natuurlijk

'Het draait uiteindelijk om draagvlak'

zijn daar nog steeds veel mbo'ers werkzaam, maar hoogopgeleide operators bedienen tegenwoordig zonder 'smeeroliehanden' de panelen. Je moet dus goed nadenken over de sociale componenten: wat digitale mogelijkheden écht betekenen voor de praktijk. We moeten met andere woorden sociaal innoveren.'

Voorwerk

Dat betekent investeren aan de voorkant. Van Loo: 'We moeten gezamenlijk kansen en risico's bekijken, bij voorkeur vanuit de triple helix van overheid, bedrijfsleven en onderwijs.' Van den Berg legt uit dat dit op het thema

smart shipping van SmartPort al gebeurt: 'Alle partijen hebben daarbij een duidelijke rol. Het bedrijfsleven innoveert en test, de wetenschap doet onderzoek naar bijvoorbeeld een veilige aanpak en de overheid zorgt voor wetgeving en infrastructuur. SmartPort is daarbij aanjager en samen met Deltalinqs de verbinder. We initiëren en ondersteunen onderzoek, delen kennis en verbinden partijen op diverse gebieden.' Een voorbeeld van een project waaraan gewerkt wordt is de kademuren van de toekomst. Van den Berg: 'De kademuren van de toekomst monitoren continu de conditie van kades met sensoren en bepalen of meer goederen of grondstoffen op de kade kunnen worden opgeslagen. De kade communiceert met autonome schepen en waarborgt veilige en efficiënte aanmering. Een aantal kades is nu al voorzien van sensoren en er is een IoT-platform (Internet of Things waarbij 'dingen' een eigen ip-adres hebben waardoor je ermee kunt communiceren) ontwikkeld om alle data te kunnen verwerken en de gebruiksruimte van kades beter in te schatten.' Het doel van dit platform is om alle data uit de haven op te slaan en op basis van slim gevormde algoritmes kan in 2030 dan het eerste commerciële autonoom-varende schip aanleggen in de Rotterdamse haven. Betrouwbare data spelen hierbij een cruciale rol, omdat een schip de haven fysiek niet kan zien, maar alleen gestuurd kan worden via datapunten. Van Loo: 'Alleen door samen te werken en af te stemmen kunnen we ervoor zorgen dat dit toekomstbeeld werkelijkheid wordt.'

FERM

Ook FERM (het Rotterdamse cyber resilience programma om de digitale weerbaarheid van bedrijven te verbeteren) is een voorbeeld van investeren aan de voorkant. Van Loo legt uit: 'FERM is erop gericht dat de haven van Rotterdam de beste digitaal beveiligde haven van de wereld wordt.' Daar zijn nog wel wat stappen in te nemen, benadrukt hij. 'Veiligheid is een abstract begrip voor het mkb: investeer je in veiligheid van bijvoorbeeld informatiestromen, dan weet je nooit precies wat je ermee voorkomt. Door recente cyberincidenten bij bedrijven in de haven is er nu bewustzijn over het belang van digitale veiligheid bij het mkb en een gevoel van urgentie. Tegelijkertijd is de keten nog steeds erg kwetsbaar. Het is daarom nodig de

samenwerking tussen bedrijven in de Rotterdamse haven te versterken en het bewustzijn met betrekking tot cyberrisico's te verhogen. Dat doen we bij Deltalinqs samen met het Havenbedrijf Rotterdam, de Zeehavenpolitie en de gemeente Rotterdam.'

Vakmanschap

Wat zijn nog meer vragen waar de triple helix aan de voorkant over na zou moeten denken als het gaat om digitaliseren? 'Misschien wel het belangrijkste is, dat je niet volledig kunt vertrouwen op digitalisering', benadrukken beiden. Van Loo: 'De menselijke factor laat



zich niet altijd vertalen naar bits and bites. Hoe alert is straks de chauffeur van de autonoom rijdende vrachtwagen als hij het moet overnemen van de machine, als dat in de praktijk nog nauwelijks nodig is? En hoe houd je voldoende kennis bij de vakmensen die de ICT'ers moeten voeden? Daar maak ik me echt zorgen om, kennis raakt steeds meer versnipperd en ICT'ers weten niet hoe het in de praktijk werkt. Je ziet nu al dat als er een complexe fabriek opnieuw opgestart moet worden na een turnaround, gepensioneerden worden gebeld. Alleen zij hebben de benodigde kennis en praktijkervaring nog. Probleem is ook dat jonge mensen die vakkennis bijna niet meer op kunnen doen. Wat mij betreft is het nog niet te laat om daar met alle stakeholders eens goed over na te denken.' ♦

'De menselijke factor laat zich niet altijd vertalen naar bits and bites'

Roy van den Berg is projectontwikkelaar voor de roadmap Smart Logistics bij SmartPort. Promoveerde in 2015 op het onderwerp Strategies and New Business Models in Intermodal Hinterland Transport.

Peter van Loo is sinds februari 2008 Beleidsadviseur Veiligheid & Security bij Deltalinqs.



Leren & Inspireren

Leren & Inspireren is een belangrijke pijler in de dienstverlening van Deltalinqs. Wij zijn ervan overtuigd dat de kracht van ons netwerk mede wordt bepaald door verbinding, samenwerking en het delen van kennis. In onze Strategische Agenda 2020-2025 hebben wij daarom binnen alle doelstellingen aandacht voor dit onderwerp. Praktisch vertaald betekent dit dat wij op jaarbasis ongeveer 50 bijeenkomsten organiseren. Deze bijeenkomsten staan allemaal in het teken van ontwikkeling. Ook de komende jaren blijven wij u informeren en inspireren.

Ons aanbod

Masterclasses (1 x per maand)

De buitengewone leden van Deltalinqs brengen hun expertise in. Buitengewone leden zijn zakelijke dienstverleners indirect betrokken bij de Mainport Rotterdam. De leden van Deltalinqs vergroten op deze manier hun inhoudelijke kennis op specifieke onderwerpen.

Actuele éénmalige bijeenkomsten (6 x per jaar)

Gedurende het jaar organiseert Deltalinqs verschillende bijeenkomsten rond actuele onderwerpen. Voorbeelden zijn de LEVI- en de HR-dag, waar naast inhoudelijke kennis ook de ontmoeting met collega's uit het netwerk centraal staat.

Diverse bijeenkomsten Deltalinqs Climate Program (10 x per jaar)

Bedrijven kunnen in het Deltalinqs Climate Program participeren in projecten en activiteiten. Gedurende het jaar worden verschillende bijeenkomsten georganiseerd.

Q&A-ontbijten (6 x per jaar)

Toegankelijke en praktische sessie waar leden, tijdens een ontbijt, worden bijgepraat op relevante en actuele onderwerpen binnen één van de zes doelen uit onze Strategische Agenda. Er is daarnaast uitgebreid de gelegenheid om vragen te stellen.

Trainingen (4 x per jaar)

Bijeenkomsten gericht op veiligheid, verzorgd door zowel externe trainingsbureaus als sprekers uit het eigen netwerk. Voorbeelden van trainingen zijn: Rijnmonds Leiderschap, Strategisch management van operationele integriteit en Opvang van overheden.

FERM Port Cyber Café (5 x per jaar)

De Port Cyber Cafés zijn bedoeld om met experts uit het vak, in een informele setting dieper in een actueel onderwerp rond cyber security in het Rotterdamse havengebied te duiken.

Halfjaarbijeenkomsten (2 x per jaar)

Versillende sprekers uit het netwerk presenteren hun visie op een actueel onderwerp. Dit geeft de deelnemers een breed inzicht in dat onderwerp. Deze bijeenkomsten biedt Deltalinqs aan in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam.

Workshops (5 x per jaar)

Een sterk inhoudelijke bijeenkomst, verzorgd door sprekers uit het eigen netwerk of de beleidsadviseurs van Deltalinqs. Interactief, actueel en inspirerend. Sterk verbonden met het werkveld haven en industrie.

Volg de actualiteit op onze website www.deltalinqs.nl/agenda

Meer informatie: 010-4020321.

SUCCES UIT HET VERLEDEN, INSPIRATIE VOOR DE TOEKOMST



1 "Olie en water blijken toch samen te gaan."

Bas Janssen, Directeur

Hét wapenfeit is dat Deltalinqs al 20 jaar één krachtige en verbindende belangenbehartiger is voor de ondernemingen in mainport Rotterdam! Het samenbrengen van de bloedgroepen industrie (oud-EBB) en haven en overslag (oud-SVZ), ofwel olie en water, leek een enorme uitdaging. Gebleken is dat 'één krachtig Deltalinqs' bepaald geen utopie was. De verbinding is ondernemen in de mainport Rotterdam. Er is heel veel dat de ondernemingen bindt en door het gunnen en onderling ruimte geven kunnen alle thema's aan bod komen.

2 "De Membership Journey creëert een sterk netwerk."

Jacqueline Pronk, Manager Leden- & Bestuurszaken

Voor en met onze leden hebben we in de afgelopen 20 jaar mooie projecten uitgevoerd, maar voor mijn functie is de in 2016 gestarte Membership Journey van groot belang! Door gestructureerd de dialoog aan te gaan met onze leden, brengen wij in kaart wat de eisen en wensen zijn die leden aan het netwerk stellen en versterken wij de relatie, zodat wij ons aanbod nog meer af kunnen stemmen op de actualiteit en op signalen uit het netwerk. Heel inspirerend én ons bestaansrecht!

3 "500 jongeren met een carrière startgarantie per jaar."

Cees Alderliesten, Beleidsadviseur Onderwijs & Arbeidsmarkt

Al 20 jaar coördineert Deltalinqs de regionale samenwerking tussen het bedrijfsleven, de STC Group, het TechniekCollege Rotterdam en de Hogeschool Rotterdam. Voor de opleidingen tot operator en onderhoudstechnicus gebeurt dit binnen het Procescollege en het Maintenance College. Ieder jaar krijgen 500 eerstejaars binnen deze opleidingen al een carrière startgarantie. Dit wordt binnen het hele land als best practise gezien. Een initiatief dat zeker gezien de huidige krapte op de arbeidsmarkt ook in de toekomst relevant blijft en verder wordt uitgebreid.

4 "Deltalinqs 'University', de lat steeds hoger op het gebied van veiligheid."

Frank Kasel, Beleidsadviseur Veiligheid & Security

Als ik denk aan waarmee Deltalinqs zich onderscheiden heeft en wanneer Deltalinqs baanbrekend was, dan denk ik direct aan Deltalinqs 'University'. Een belangrijk platform met als doel de veiligheidslat binnen het gebied steeds hoger te leggen. Een platform van, voor, met en door bedrijven binnen ons netwerk. In diverse andere regio's is dit initiatief inmiddels overgenomen. Ook de activiteiten die wij hebben ontplooid vinden inmiddels navolging. Bijvoorbeeld in de landelijk strategische projecten als Veiligheid Voorop en het programma Duurzame Veiligheid 2030.

5 "Gezamenlijke Brandweer, al 20 jaar een succes!"

Peter van Loo, Beleidsadviseur Veiligheid & Security

Met de ondertekening van de gemeenschappelijke regeling op 2 januari 1998 was de oprichting en het operationeel gaan van de Gezamenlijke Brandweer een feit. Na ruim 20 jaar is deze bijzondere publiek-private samenwerking nog steeds een groot succes en als collectieve voorziening van groot belang voor de Rotterdamse haven. De gezamenlijke industriële brandweezorg wordt door vele bedrijven gekoesterd, maar kan alleen duurzaam worden gecontinueerd als alle bedrijven in het gebied hun verantwoordelijkheid daarvoor nemen en hierin coöperatief blijven samenwerken.

6 "Deltalinqs Energy Forum, een innovatief initiatief."

Alice Krekt, Programmadirecteur Deltalinqs Climate Program

In 2007 zette Deltalinqs het Deltalinqs Energy Forum op, voorloper van het Deltalinqs Climate Program. Deze samenwerking met de gemeente Rotterdam, provincie Zuid-Holland, het Havenbedrijf Rotterdam en DCMR had als doel de uitstoot van CO₂ te reduceren door samenwerking op innovatieve business cases en kennisdeling. Deltalinqs was een voorloper die met leden het onderwerp klimaatverandering en concrete oplossingen op de kaart zette. Iets om trots op te zijn. Het programma heeft zijn naam gevestigd, steeds meer leden zijn actief. Dat is heel goed, want samen moeten we het doen.

7 "Lagere saneringskosten door gebiedsgerichte aanpak."

Carla Jong, Beleidsadviseur Milieu & Duurzaamheid

Dit is een bijzonder voorbeeld van een langdurige en succesvolle samenwerking van Deltalinqs met de gemeente Rotterdam, DCMR en Havenbedrijf Rotterdam. Hierbij is de laatste jaren stevig geïnvesteerd in innovatieve kennis over omvang en verspreiding van de historische verontreinigingen in de Botlek. Onder gecontroleerde omstandigheden krijgen natuurlijke biologische afbraakprocessen binnen de GGA meer tijd en ruimte om verontreinigingen af te breken, waardoor saneringskosten lager en de verontreinigingen beter beheersbaar worden. Deze gebiedsgerichte aanpak wordt verder uitgerold voor de overige havengebieden.

8 "Rotterdam, de meest Brexit-proof haven ter wereld."

Edwin Kotylak, Beleidsadviseur Infrastructuur & Bereikbaarheid

De Brexit is de afgelopen jaren een uniek en ongekend belangrijk onderwerp geweest. Als je handel drijft met het Verenigd Koninkrijk zorgt dit dossier voor gegarandeerde hoofdbrekers. Daarom werd dit van aanvang af een kern dossier voor Deltalinqs. Bij een onvoorspelbare uitkomst levert alleen grondige voorbereiding enige zekerheid. Daarom hebben wij, samen met overheden, Portbase en ketenpartners, een programma ontwikkeld waarin alle denkbare scenario's zijn uitgewerkt, voorbereid en geoefend. Onafhankelijk van de ontknoping maakt dit Rotterdam tot de meest Brexit-proof haven ter wereld.

Doel 5: Het ondersteunen van ondernemingen bij de transitie van energie en grondstoffen

De Rotterdamse industrie staat voor een forse opgave: het realiseren van een vijfde deel van de nationale CO₂-doelstellingen. Dit gaat gepaard met een energie- en grondstoffentransitie. Hoe gaan we die transitie voltooien? Alice Krekt, Programmadirecteur Deltalinqs Climate Program (DCP) en Bart Leenders, Vice President productie Renewable Products bij Neste, een van de koplopers op dit gebied, gaan in gesprek over de omslag naar een duurzame economie.

In tien jaar tijd transformeerde Neste van traditionele olieraffinaderij naar wereldleider in duurzame producten en nam het bedrijf het voortouw in het maken van hernieuwbare brandstoffen. Hoe lukte het Neste om koploper te worden? 'Technologie is onze basis,' vertelt Leenders, 'een derde van onze medewerkers is actief in research & development. Dat resulteerde in Neste's NEXBTL-technologie, een eigen innovatie. Verschillende afvalstoffen en plantaardige oliën dienen als grondstof voor de hernieuwbare diesel, die daarmee geheel fossielvrij en emissiearm is.' Bij gebruik van Neste MY renewable diesel is de reductie van CO₂-uitstoot in het vervoer circa negentig procent. Wereldwijd realiseert Neste een vermindering van uitstoot van broeikasgassen met bijna acht miljoen ton. 'Met andere woorden: we halen drie miljoen auto's van de weg,' zegt Leenders, die nog een paar belangrijke eigenschappen van de onderneming noemt: 'Neste is van oorsprong Fins, en Finnen staan dicht bij de natuur. Onze missie 'creating a healthier planet for our children', is dan ook niet bedacht; het zit in ons DNA. We hebben oprechte aandacht voor onze medewerkers. En onze kernwaarden: samenwerken en verantwoordelijkheid nemen, zijn intrinsiek. Verder moet je lef hebben. De eerste jaren maakten we flinke verliezen, maar dankzij de juiste mindset van alle collega's zijn we gekomen waar we vandaag staan.'

Tegenstrijdige regels

Neste laat het niet bij milieuvriendelijke diesel. Het bedrijf bouwt momenteel in Singapore een fabriek voor duurzame kerosine. Vliegtuigen laten vliegen op duurzame brandstof is volgens Leenders een essentieel ingrediënt om de wereldwijde CO₂-doelstellingen te halen. Neste heeft vergaande plannen voor een tweede duurzame kerosinefabriek en Krekt wil weten of die op de Maasvlakte komt. Leenders: 'Rotterdam is een kandidaat.' Krekt: 'En welke zaken pleiten dan voor Rotterdam?' Leenders: 'De industrie is veelzijdig, dat maakt het zoeken naar partners gemakkelijker. Verder zijn in Rotterdam veel goed opgeleide mensen met de juiste mentaliteit, zijn er voldoende toeleveranciers en onderhoudspartijen en heerst er een prima ondernemersklimaat.' Krekt: 'En wat werkt tegen Rotterdam?' Leenders: 'Wat het moeilijk maakt zijn de strikte regels in Nederland, die soms tegenstrijdig zijn per departement. De afvalwetgeving staat via landelijke actieplannen soms het gebruik van afvalstoffen in hernieuwbare brandstoffen in de weg, terwijl wij juist doen wat beoogd is met de circulaire economie.' Krekt: 'De circulaire economie en het toepassen van alternatieve grondstoffen vraagt niet alleen veel visie, maar ook investeringen in innovatie van zowel bedrijven als



Bart Leenders en Alice Krekt

**Energietransitie
is een evolutie
geen revolutie**



de overheid. Inspiratie van bedrijven die hierin voorop lopen is heel belangrijk om meters te maken naar onze nieuwe economie.'

Geen blauwdruk

Neste kun je dus zien als een voorloper. Daarvan zouden we er nog wel een paar willen zien in het Rotterdamse havengebied en Deltalinqs speelt daar graag een rol in. Hoe helpt Deltalinqs bedrijven op weg naar de nieuwe economie? Krekt: 'Bedrijven in ons Climate Program realiseren met partners zoals het Havenbedrijf Rotterdam, overheden en kennisinstellingen innovatieprojecten, zowel op technisch, organisatorisch als op commercieel gebied. Deze projecten monden uit in innovatieve businesscases die op de korte termijn toepasbaar zijn. Daarnaast werken we samen met kennisinstellingen. Met hen proberen we de antwoorden te vinden op fundamentele kennisvragen over ons toekomstige brandstoffen- en grondstoffsysteem. Vanuit de projecten en onze praktijkervaring geven we input aan ontwikkeling van wet- en regelgeving, subsidieregelingen, infrastructuur en de opleidingen die daarvoor nodig zijn. Een blauwdruk voor deze transitie is er niet.' Heel ver vooruitkijken heeft volgens beiden daarom ook niet zoveel zin. Leenders: 'Ik kan alleen zeggen dat we een ambitie hebben vastgesteld om in 2030 per jaar twintig miljoen ton CO₂-uitstoot te vermijden. Die 2030 ambitie is dus niet geformuleerd in omzet of winst.' Krekt: 'Er zijn mensen die denken dat de traditionele raffinaderijen op korte termijn zullen verdwijnen, maar dat gaat niet zo snel gebeuren. We zullen nog heel

'In Nederland willen we veel te snel van niets naar een perfecte situatie'

lang fossiele olie nodig hebben. Raffinaderijen zullen wel steeds vaker worden omgebouwd, zodat ze hernieuwbare brandstoffen kunnen maken.' Leenders is het daarmee eens: 'In Nederland willen we veel te snel van niets naar een perfecte situatie. Dat kan niet. De energietransitie is een evolutie, geen revolutie. Je maakt een reis met zijn allen, je zoekt partners en ontwikkelt al doende nieuwe toepassingen.' Krekt: 'Precies, je moet ook in de breedte kijken. We begonnen met energie-efficiency en breiden uit naar CO₂-arm produceren en ten slotte moet over enige decennia alle productie gebaseerd zijn op hernieuwbare brandstoffen en hernieuwbare grondstoffen, zonder CO₂-emissie. Maar dat gaat niet vanzelf. Nieuwe ontwikkelingen, zoals de grootschalige productie en toepassing van blauwe of groene waterstof – iets wat we in het project H-Vision onderzoeken – hebben nieuwe infrastructuur, regelgeving en subsidies nodig. Dat kost tijd. De overgang van gas naar waterstof of elektriciteit zal ook heel geleidelijk gaan.'

Begin gewoon

Ligt de bal bij de industrie? 'Niet alleen,' vindt

Bart Leenders is sinds juni 2015 Vice President productie Renewable Products bij Neste. Hij is onderdeel van het global Renewable Products leadership team en geeft leiding aan de raffinaderijen voor hernieuwbare producten in Singapore, Finland en Nederland.

Alice Krekt is sinds februari 2017 programmadirecteur van het Deltalinqs Climate Program. Daarvoor was zij onder meer werkzaam bij Havenbedrijf Rotterdam en Arcadis, zowel in Nederland in de verschillende havens als ook in het buitenland.

Leenders, 'ook bij de overheid. Soms lijkt het wel of we weten dat het land in brand staat, maar we nog zitten te kijken of het bluswater wel schoon genoeg is. Door toenemende druk van de maatschappij zal de transitie wel versnellen. De maatschappelijke mening wordt belangrijker dan die van de aandeelhouder. Maar de bewustwording neemt pas echt toe als producten flink duurder gaan worden of de eerste overstrooming plaatsvindt.' Krekt: 'Heb je een advies voor andere bedrijven om aan de nieuwe economie bij te dragen?' Leenders: 'Begin met een goede risico-inventarisatie, breng de kansen en bedreigingen in kaart en besef dat je nooit volledige zekerheid krijgt. Maar blijf niet achter je bureau zitten. Begin gewoon, wees creatief en stuur gaandeweg bij. 'Don't let the best be the enemy of the good.'

Inhoudelijk discussiëren

Krekt: 'Deltalinqs ondersteunt via het Deltalinqs Climate Program bedrijven bij hun transitie. Hoe kijk jij tegen ons werk aan, Bart?' Leenders: 'Wat ik goed vind aan Deltalinqs Climate Program is dat jullie inhoudelijk discussiëren met bedrijven en kijken waar zij tegenaan lopen en dan pas gaan lobbyen.' Krekt: 'Investeren in de energie- en grondstoffentransitie kost tijd en geld. Waarom zouden bedrijven ondanks die kosten toch vaker mee moeten doen met ons programma?' Leenders: 'Hiermee voegen bedrijven maatschappelijke waarde toe en krijgen ze een concurrentievoordeel. En, daardoor hebben ze ook over enige decennia nog bestaansrecht, ook belangrijk lijkt me.' ♦



Doel 6: Voldoende en goed gekwalificeerd personeel voor alle bedrijven

Wethouder Richard Moti en Cees Alderliesten

Mensen in haven en stad hebben elkaar hard nodig

Rotterdam groeit. Steeds meer – vooral jonge – mensen vestigen zich in de Maasstad. Ideaal om hen als toekomstige medewerkers voor bedrijven in de haven aan te trekken. Want goed gekwalificeerde medewerkers zijn de komende jaren hard nodig. Maar is de haven voor de – nieuwe – Rotterdammers wel een logische werkgever? Want de afstand haven-stad is zowel fysiek als mentaal steeds groter geworden. Wat kunnen we doen om de binding tussen de haven en de stad te versterken?



Richard Moti is sinds 5 juli 2018 wethouder in Rotterdam namens de PvdA. Hij is verantwoordelijk voor de portefeuilles Werk, Inkomen en Nationaal Programma Rotterdam Zuid (NPRZ).

Cees Alderliesten is sinds april 2010 Beleidsadviseur Onderwijs & Arbeidsmarkt bij Deltalinqs. Daarnaast is hij actief binnen het landelijke netwerk van beroeps- onderwijs en bedrijfsleven, Katapult.

'Als we alles aan elkaar kunnen verbinden, hebben we goud in handen'

door bedrijven ervan te overtuigen dat zij hun stafafdelingen, zoals bijvoorbeeld ICT, communicatie en HR, in de stad kunnen vestigen, vindt Alderliesten: 'Deze diensten zijn niet noodzakelijk voor het primaire bedrijfsproces in de haven. Portbase is een goed voorbeeld. Dit bedrijf verbindt alle partijen in de logistieke ketens van de Nederlandse havens en heeft zich op de Blaak gevestigd. Ook containeroverslagbedrijf ECT heeft afdelingen ondergebracht in de stad. De derde Maasvlakte komt wat mij betreft, bij wijze van spreken, op het Weena of op het Zuidplein. Als bedrijven dan ook investeren en meewerken aan een gemeenschappelijk doel, dan snijdt het mes aan twee kanten: bedrijven krijgen makkelijker toegang tot goede mensen en voor de Rotterdammer is werken dicht bij huis een reële optie.'

ineen en investeren gezamenlijk om Rotterdammers aan het werk te krijgen en te houden.' 'Daarom zou het ook goed zijn om havenmedewerkers vaker voor de klas te zetten.', vindt Alderliesten. 'Zo kunnen we de kloof tussen bedrijfsleven en school verkleinen en kunnen zij hun praktische kennis overdragen.' Moti pleit er bovendien voor om vaker mensen in dienst te nemen die nu nog aan de kant staan, maar wel graag willen werken. 'Rotterdam telt op dit moment iets minder dan 34.000 mensen in de bijstand.'

Goud in handen

De conclusie die beiden trekken is dat Rotterdam in de lift zit, verjongt en dat er met de uitstroom van onze mbo's, hbo's en universiteit veel kansen liggen. 'Als we dit alles aan elkaar kunnen verbinden, hebben we goud in handen', zegt Alderliesten. Met die conclusie is de vraag gerechtvaardigd waar we dan over vijf jaar staan. Moti: 'Dan hebben we een belangrijke stap naar verduurzaming gezet en een goede basis gelegd om innoverende bedrijven naar de haven en de stad te trekken. Daarnaast hebben we ervoor gezorgd dat heel veel mensen die nu aan de kant staan, in de haven werken en dat er geen jongere schoolverlater zonder baan zit.' Alderliesten: 'Mijn persoonlijk doel is dat er in 2025 zo'n goede cohesie tussen bedrijven, scholen en gemeente is dat we snel kunnen schakelen. Als een innovatief bedrijf zich in de haven vestigt en zegt: ik heb 200 geschikte medewerkers nodig, dan kunnen we dat gezamenlijk voor elkaar boksen. Hetzij in de haven, hetzij in de stad.' ♦

Fysieke en mentale afstand

In de loop der jaren is inderdaad veel bedrijvigheid vanuit de stad richting zee verschoven, erkent wethouder Richard Moti: 'De haven is de laatste tijd steeds meer uit het zicht van de Rotterdammer geraakt.' Cees Alderliesten haakt daarop in: 'Let op, ook andersom! Voor veel havenbedrijven is de stad uit beeld geraakt. We hebben te maken met een fysieke en mentale afstand en dat maakt het lastig de onderlinge vraag en aanbod van arbeidskrachten te matchen. Overheid en bedrijven moeten de afstand haven-stad gezamenlijk verkleinen. Om in de haven te komen heb je een auto nodig. Het is veertig kilometer en er is nauwelijks openbaar vervoer.'

Vervoersdiensten combineren

'Bereikbaarheid is een aandachtspunt', weet Moti, 'in de haven is 24/7 bedrijvigheid en mensen werken buiten kantooruren. Daarvoor een rendabele openbaarvervoerdienst optuigen is lastig. Ik zie steeds vaker dat bedrijven met succes zelf vervoer voor medewerkers regelen. Ik vind dat een goede ontwikkeling. Zij kunnen dat zelf veel beter, helemaal als zij vervoersdiensten onderling kunnen combineren.'

Investeren en participeren

Hoe verkleinen we de mentale afstand? Moti: 'We moeten bedrijven ervan overtuigen, dat zij er baat bij hebben wanneer er een gezonde stad naast hun onderneming ligt. Dat het

'De haven is de laatste tijd steeds meer uit het zicht van de Rotterdammer geraakt'

goed is om mee te investeren in de Rotterdammers en bij te dragen aan een prettig leef- en woonklimaat. We kunnen dat als gemeente niet alleen. Daar kunnen ondernemers aan bijdragen en daar pleit ik ook voor.' Alderliesten knikt instemmend: 'Vroeger waren er havenbaronnen en Rotterdamse families die de bedrijven in de haven hadden. Zij investeerden in de stad, gaven Blijdorp injecties, participeerden in het Pact op Zuid. Nu zijn er steeds meer multinationals, waar beslissingen vaak op de hoofdkantoren in Amerika, Hong Kong of China genomen worden.'

Derde Maasvlakte in de stad

Je kunt ook een betere verbinding realiseren

DeltaPORT Donatiefonds ambitieuzer dan ooit



Het DeltaPORT Donatiefonds (DPD) bestaat dit jaar 50 jaar, een geweldige mijlpaal. Wim Groenendijk, Managing Director van Gate Terminal, is sinds een jaar de nieuwe voorzitter. We vroegen hem om een terugblik, een actuele stand van zaken en ambities voor de toekomst. Zijn oproep, doe allemaal mee!

Het DeltaPORT Donatiefonds bestaat 50 jaar in 2020. Hoe kijkt u – na uw eerste jaar- daarop terug?

Ik ben pas sinds november 2018 werkzaam in de regio Rotterdam en werkte daarvoor in het noorden van het land. Toen ik gevraagd werd om in januari 2019 het stokje over te nemen van Dick van Doorn als bestuursvoorzitter vond ik dat een grote eer, maar had ik nog geen duidelijk beeld van de rol en het belang van het fonds. In het afgelopen jaar is mij echter duidelijk geworden waarom het 'Burenfonds van de haven', zoals het informeel ook wel genoemd wordt, al 50 jaar bestaat en dat het na die 50 jaar nog steeds springlevend is! Door de manier waarop het georganiseerd is, met lokale gebiedsgerichte commissies en daarboven een regionale coördinatielaag, slagen wij er goed in om aansluiting te vinden bij de lokale en regionale initiatieven die een steuntje in de rug goed kunnen gebruiken. En daarmee kunnen de bedrijven in de haven en het havenbedrijf concreet invulling geven aan wat in het noorden van ons land aangeduid zou worden als 'goed naoberschap': ofwel, wat betekent het om een goede buur te zijn?

Waar staat het DPD nu, wat zijn belangrijke successen?

Het DeltaPORT Donatiefonds is niet een heel groot fonds. Donaties van tonnen kunnen wij niet verstrekken. Maar voor de projecten en

initiatieven die wij ondersteunen – en dat zijn er heel wat – kunnen wij vaak net wél het verschil maken. Voor mensen uit de regio, die om onze haven en onze bedrijven heen wonen en die daar ook vaak een speciale band mee hebben. En die naast de werkgelegenheid en financiële inkomsten die dit hen biedt toch ook wel eens overlast ervaren van al die industriële activiteiten om hen heen. Daarom zie ik ieder geslaagd initiatief van het DPD dat de leefomgeving verbetert of plezieriger maakt, als een succes. Groot of klein. Ik ben ervan overtuigd dat onze lokale adviescommissies en het regionaal bestuur, met daarin ook de burgemeesters van een aantal belangrijke gemeenten, er precies zo over denken.

Wat is uw ambitie voor de komende jaren? Wat is het belang voor Mainport Rotterdam?

Naast het Havenbedrijf steunen heel veel bedrijven het fonds. Maar nog niet allemaal. Mijn ambitie is dat het voor bedrijven die werkzaam zijn in de haven of een speciale band hebben met de haven, een automatisme zou moeten zijn om deel te nemen. Omdat zij daarmee hun band met de omgeving kunnen verstevigen en laten zien dat zij goede burenen willen zijn met iedereen die om hen heen woont en werkt. Dat is na 50 jaar onverminderd belangrijk. In onze huidige samenleving,

met een trend naar polarisering, is dat zelfs misschien wel belangrijker dan ooit. Met alle veranderingen die op ons af komen en die Deltalinqs in haar Strategische Agenda heeft opgenomen, is het voor Mainport Rotterdam van groot belang dat ook in de toekomst harmonieus met elkaar gewerkt en geleefd kan worden. Samen met de burenen!

WIST U DAT?

Deelnemers van het eerste uur



WERKGEBIED



ADM EUROPOORT AGLOBIS AIR LIQUIDE INDUSTRIE AIR PRODUCTS NEDERLAND ALCO ENERGY ROTTERDAM ALIPHOS ROTTERDAM ALMATIS APM TERMINALS ROTTERDAM ARKEMA ROTTERDAM AVR AFVALVERWERKING BAAK EPCM VOF BIOPETROL ROTTERDAM BOTLEK TANK TERMINAL BP RAFFINADERIJ ROTTERDAM BRENNTAG NEDERLAND BROEKMAN PROJECT SERVICES & BROEKMAN LOGISTICS EUROPOORT BUNGE LODERS CROKLAAN OILS CABOT CALDIC EUROPOORT CARGILL CHEVRON ORONITE TECHNOLOGY CLIMAX MOLYBDENUM COTAC NEDERLAND DAMEN VEROLME ROTTERDAM DUCOR PETROCHEMICALS EMERALD KALAMA CHEMICAL ERTSOVERSLAGBEDRIJF EUROPOORT ESSO NEDERLAND EURO TANK TERMINAL EUROPEAN BULK SERVICES EVIDES INDUSTRIEWATER EXXONMOBIL CHEMICAL HOLLAND GATE TERMINAL GUNVOR PETROLEUM ROTTERDAM HEXION HUNTSMAN HOLLAND HUTCHISON PORTS ECT ROTTERDAMINDORAMA VENTURES EUROPE KOOLE TANKSTORAGE BOTLEK EN PERNIS KRAMER GROUP LBC ROTTERDAM LINDE GAS BENELUX LYONDELL CHEMIE NEDERLAND MAASVLAKTE OLIE TERMINAL MAATSCHAP EUROPOORT TERMINAL MINERALZ MAASVLAKTE NEDERLANDSE AARDOLIE MAATSCHAPPIJ NEDERLANDSE GASUNIE NESTE NETHERLANDS NOURON INDUSTRIAL CHEMICALS OCI TERMINAL EUROPOORT ONYX POWER ORGANIK KIMYA NETHERLANDS P&O FERRIES PETROCHEMICAL PIPELINE SERVICES RAIL SERVICE CENTER ROTTERDAM RECYCLING KOMBINATIE REKO REGIONALE LOODSENCORPORATIE ROTTERDAM-RIJNMOND RELYON NUTEC NETHERLANDS RIO TINTO BORAX ROTTERDAM ROTTERDAM SHORT SEA TERMINALS ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING ROTTERDAM-RIJN PIJPLEIDING MAATSCHAPPIJ RUBIS TERMINAL SCA LOGISTICS SERVICE TERMINAL ROTTERDAM SHELL NEDERLAND RAFFINADERIJ/CHEMIE SHIN-ETSU PVC SYNRES TEAM TERMINAL UNIPER BENELUX, UNIPOINT MULTIPURPOSE TERMINALS VLS-GROUP PERNIS VOPAK CHEMICALS LOGISTICS NETHERLANDS VOPAK OIL ROTTERDAM VPR ENERGY

Wilt u ook deelnemen of wilt u meer weten over dit prachtige initiatief? Neem contact op met Bas Janssen, directeur Deltalinqs en secretaris DeltaPORT Donatiefonds info@deltaportdonatiefonds.nl | www.deltaportdonatiefonds.nl



Andy Joynson en Jacqueline Pronk

100% Fruit op de Kop van de Beer

Op de Kop van de Beer (randje Europoort) verrijst één van de nieuwste aanwinsten in het Rotterdamse havengebied: de smoothiefabriek van innocent. Chief Blender Andy Joynson vertelt aan Jacqueline Pronk van Deltalinqs over hun keuze voor Rotterdam en de plannen, tijdens een wandeling op deze nu nog lege en ruige plek.

Jacqueline: Ik ben erg nieuwsgierig naar innocent als nieuw lid. Heel bijzonder, dat er zo midden tussen de kolenoverslag en de petrochemie opeens een duurzame smoothiefabriek komt. Ik hoorde dat het verhaal van innocent op een festival begon?

Andy: Klopt. Drie vrienden hadden bedacht om smoothies te gaan maken. Op een festival begonnen ze met de verkoop. Boven hun kraampje hadden ze een groot bord gehangen met daarop de vraag: 'Moeten wij onze baan opzeggen om deze smoothies te gaan verkopen?' In twee grote vuilnisbakken (JA en NEE) konden de bezoekers stemmen nadat ze geproefd hadden. Aan het einde van het weekend was de JA vuilnisbak zo vol dat ze ontslag hebben genomen en innocent drinks zijn begonnen.

Jacqueline: Waarom bouwen jullie een nieuwe fabriek?

Andy: Wij bestaan inmiddels 20 jaar. We zijn in de afgelopen jaren uitgegroeid van een klein bedrijfje in Londen tot een belangrijke Europese speler. Tot dusver laten we onze drankjes bij andere fabrieken maken. Maar nu hebben we genoeg volume om onze eigen fabriek te bouwen. Daarmee gaan we een flink deel van onze producten zelf produceren. Maar we houden ook nog bestaande partners en capaciteit elders in Europa aan. Onze gazpacho, bijvoorbeeld, blijven we in Spanje maken.

Jacqueline: Hoe komen jullie in Rotterdam terecht?

Andy: Daarin zijn we niet over één nacht ijs gegaan. We wilden een locatie op het vasteland omdat we zestig procent van onze smoothies op het vasteland van Europa afzetten. Het meeste van onze productie vindt daar nu ook al plaats. Rotterdam bleek de beste locatie, omdat de toevoer van fruit en groenten via de haven binnenkomt. Het is dus zowel een strategische als een logistieke keuze. Daarnaast hoeven we minder kilometers te rijden met onze producten, dat vermindert onze CO₂-uitstoot. Tenslotte, ook niet onbelangrijk: we kregen een zeer warm welkom, hier in Rotterdam.



Jacqueline: Jullie hebben de ambitie om hier een CO₂-neutrale fabriek te bouwen. Hoe gaan jullie dat doen?

Andy: Natuurlijk zullen we wind- en zonne-energie gebruiken. Daarnaast hebben we besloten dat we geen gasaansluiting willen. En proberen we in al onze processen net een stapje verder te zetten qua efficiency en milieuaspecten. Zo hebben we goed geluisterd naar een idee van de ingenieurs van Fluidor. Zij hebben een nieuw proces voor ons bedacht om de leidingen schoon te maken. Daarmee besparen we een gigantische hoeveelheid water. En we doen veel aan warmteterugwinning uit onze processen. Tenslotte willen we zoveel mogelijk ons transport elektrificeren, dus ook tussen de fabriek en de koelhuizen waar onze voorraden opgeslagen worden. Een bijkomend voordeel is dat ik verwacht dat buurbedrijven veel belangstelling zullen hebben voor hoe we dat doen. Hopelijk volgen dan veel bedrijven in dit gebied onze keuze om ook zwaar transport elektrisch te doen. Het kán!

Jacqueline: Jullie hebben ook bewust ervoor gekozen om lid te worden van Deltalinqs. Daar zijn we natuurlijk blij mee. Kun je uitleggen waarom je lid werd?

Andy: Zeker. Ik ervaar Deltalinqs als een krachtige netwerkorganisatie die kennis en ervaring deelt met haar leden. Daar kunnen wij ook ons voordeel mee doen. Zeker omdat we ook op zoek zijn naar veel nieuwe mensen. Jullie leden zijn trouwens van harte welkom om bij ons op bezoek te komen of eens te vergaderen. De deur staat rond het tweede kwartaal van 2021 open en voor een lekkere smoothie wordt gezorgd! ♦



'Just so you know, in case someone thinks we made a mistake without a capital 'I' on innocent, that's just the way we write our name and now it's part of the brand image too'

'We kregen een zeer warm welkom, hier in Rotterdam'

Andy Joynson is Chief Blender van innocent drinks, naar de functie van de fabriek die hij aan het bouwen is. Hij werkt al meer dan dertig jaar in de levensmiddelenindustrie en vond in Rotterdam zijn nieuwste uitdaging.

Jacqueline Pronk-Wolders is Manager Leden & Bestuurszaken bij Deltalinqs en daarnaast verantwoordelijk voor de pijler Leren & Inspireren. Hiervoor was zij werkzaam bij beide voorgangers van Deltalinqs, SVZ en EBB.



Q. is het jaarlijks magazine van Deltalinqs. Q informeert en inspireert met onderwerpen die op de agenda staan van elke onderneming in de Mainport Rotterdam. Interviews met leden en stakeholders benadrukken de kracht van het netwerk en de impact van de activiteiten van Deltalinqs.

Heeft u Q. met plezier gelezen, of heeft u een vraag over een onderwerp in dit magazine? De redactie ontvangt graag uw reactie via: info@deltalinqs.nl.

Redactie: Frank Kasel en Jacqueline Pronk, Deltalinqs
Simone van der Graaf

Vormgeving: IJzersterk

Teksten: De Nieuwe Lijn

Fotografie: Ed van den Hoek, Mirjam Lems & Roy Borghouts, Freek van Arkel

Oplage: 2.500 stuks

Druk: De Nieuwe Grafische

www.deltalinqs.nl



