

MAASVLAKTE

3

**IN DE
BINNENSTAD**



Menno Huijs, programmamanager haveneconomie
bij de gemeente Rotterdam, weet precies wat hij wil:
haven en stad met elkaar verbinden. Voor Onze Haven gaat hij
in gesprek met professionals die zich hier actief mee bezig houden.
Voor de aftrap van deze serie poneert hij drie stellingen bij Bart Kuipers,
haveneconoom aan de Erasmus Universiteit Rotterdam.

Tekst: Karin Koolen
Fotografie: Lennaert Ruinen

In het Tinbergengebouw op Woudestein begroeten Menno Huijs en Bart Kuipers elkaar als oude vrienden. Niet gek: de twee kennen elkaar van hun Delftse tijd en van het onderzoekswerk dat Bart voor de gemeente deed. Menno: "Ik dacht, laten we de aftrap van de serie maar meteen reuze-gezellig maken." Twee vliegen in een klap. Tijd voor de eerste stelling!

Stelling 1

De derde Maasvlakte ligt op het Weena

Bart: "Bij de toekomst van de haven denkt men vaak aan verder de zee in bouwen, maar vooruitgang betekent niet meer asfalt of haventerreinen; daar hebben we zat van. Kansen liggen nu voor een belangrijk deel in de stad. Ik denk aan twee dingen: enerzijds het verder ontwikkelen van innovatie-hotspots, zoals de Science Tower, en anderzijds het aantrekken van kantoren. Rotterdam wil de hoofdkantoren van grote havenbedrijven zichtbaar in de binnenstad hebben, maar ook de kantoren die (in)direct verbonden zijn met de haven; shared service centra en maritieme zakelijke dienstverlening, zoals advocatenbureaus, verzekeraars, banken. Daar leent het Weena zich uitstekend voor. Hoe mooi zou het zijn als Rotterdam echt die maritieme hub zou worden, als haven en binnenstad nauw met elkaar verweven raken en elkaar versterken?"

Menno: "Hamit Karakus zei ooit tijdens een uitzending van Buitenhof: 'Ik ben meer geïnteresseerd in de slager om de hoek dan in Shell, als het om Rotterdam gaat.' Hoe vond je dat?"

Bart: "Een domme opmerking. De slager op de Meent doet goede zaken mede dankzij kantoorlieden die in hun lunch-

pauze langskomen. Kijk, de Rotterdamse haven staat nu vooral in verbinding met de wereldeconomie; de stad zelf draait vooral op de nationale economie. Als het goed gaat met de haven, merk je daar op en rond de Coolsingel weinig van. Wél als je die hoofdkantoren en zakelijke maritieme diensten hiernaartoe haalt."

Menno: "De oplossing: koppel het mondiale mainportbeleid aan de sterk ontwikkelde kennis- en diensteneconomie van de stad, iets waar bedrijven in de haven om verlegen zitten. Win-win!"

Bart: "Maar er is nog wel een slag te maken. Want wil je die kantoren - die in principe footloose zijn en ook in Den Haag, Gdansk of Barcelona neer kunnen strijken - naar de stad trekken, moet je investeren in een passend vestigingsklimaat, met een divers aanbod aan cultuur, entertainment, horeca. De mensen die op de kantoren werken willen tussen de middag een broodje halen, 's avonds naar een toneelvoorstelling. Grootstedelijke cultuur creëer je door diversiteit aan culturele gezelschappen te faciliteren. Dat is hier in het verleden kapotgemaakt, omdat de binnenstad lange tijd bestemd was voor inwoners met lage inkomens. Dat trek je niet eventjes recht. Doodzonde dat het restaurant van het Wereldmuseum moest sluiten. Je kunt het één niet kapot maken als je het andere juist wilt aantrekken."

Menno: "Hoofdkantoren laten zich natuurlijk ook leiden door fiscale afspraken en voordelen. Maar wil je dat grootstedelijke, toonaangevende, zakelijke, maritieme dienstencentrum zijn, is dat totaalplaatje inderdaad nodig. Door kantoren naar de stad te halen, krijgen ondernemers meer business, de stad wordt leefbaarder, hoogopgeleiden

**'GROOTSTEDELIJKE CULTUUR CREËER JE
DOOR DIVERSITEIT AAN CULTURELE
GEZELSCHAPPEN TE FACILITEREN. DAT IS HIER
IN HET VERLEDEN KAPOTGEMAAKT.'**

vestigen zich in Rotterdam en willen weer in de haven werken. Dat zorgt weer voor innovatie. We werken hard om dat systeem draaiende te krijgen. En dat vraagt om een ander beeld van Rotterdam als havenstad, voorbij de opgestroopte mouwen. Over innovatie gesproken.”

Stelling 2

Innovatie staat hoog op de agenda en is van groot belang voor de toekomst van de haven en de stad. Vooral nog blijft het echter vooral bij woorden.

Bart: “Maar de daden hangen in de lucht! Vroeger kwam het vaak voor dat mensen met vernieuwende ideeën als bedreigend ervaren werden, werden weggehoond: ‘Joh, dat hebben wij al lang onderzocht en dat gaat niet, wijsneus!’ Het besef dat innovatie positief en ontzettend belangrijk is, begint steeds meer door te dringen. Alleen dankzij kennis-innovatieve business kan Rotterdam een world leading port blijven.”

Menno: “De Rotterdamse haven staat voor grote uitdagingen op het gebied van energie en digitalisering. Tegelijkertijd barst de stad van de slimme jongens en meiden met waanzinnige ideeën en oplossingen. We hebben innovatieplatforms als RDM, Yes!Delft, het Cambridge Innovation Centre, Port XL, en Vopak heeft intern het Innovation Lab, maar dat is nog maar een fractie van wat er allemaal mogelijk is. Technische bedrijven en start-ups krijgen in het huidige politieke landschap steeds meer aandacht van het havenbedrijfsleven, maar het zijn alsnog teveel gescheiden werelden. Pitchevenementen werken in mijn optiek niet. Het gaat erom structureel ontmoetingen te organiseren tussen mensen die elkaar niet vanzelf ontmoeten, omdat ze net in andere netwerken opereren, maar die wel wat voor elkaar kunnen betekenen.”

Bart: “Het innovatieklimaat is in eerste instantie nog belangrijker dan successen. De grootste opgave in de haven is vergroenen, maar dat lukt alleen als de maatschappij vergroent; de haven is immers de spiegel van de wereld-economie. In Amsterdam hebben ze gezegd: vanaf 2030 geen kolen meer in de haven. Dat toont lef! Het Havenbedrijf zegt ondertussen ‘groen’, maar doet beiden. Tankterminals worden als we speak uitgebreid. Het Havenbedrijf zou moeten zeggen: ‘Wij als publieke organisatie investeren louter in groen.’ Dan laat je zien wat je doet en kunt bieden.”

Menno: “En-en gaat inderdaad niet. Je kunt niet ‘groen-gaan’ en ook zolang mogelijk geld willen verdienen met fossiele energie. Maar je wilt de grote spelers als BP ook niet wegpesten. En je wilt allermist de trein missen en vergeten te investeren in het nieuwe, zoals wind, de bio-raffinerij. Het kan elkaar gaan tegenwerken. Het verandert ook steeds: dan focust de Maasvlakte zich weer op containers, dan

weer op offshore wind. Dat is niet erg, maar je moet als Havenbedrijf wel duidelijk maken waar je voor staat. Dat komt neer op visie, leiderschap en lef. En dat brengt mij bij de laatste stelling.”

Stelling 3

Deze tijd van veranderingen en onzekerheden in de samenleving en de wereldeconomie vraagt om meer visie, leiderschap en lef

Menno: “In de twintigste eeuw stonden de toentertijd grote havenbaronnen op. Zij hadden de wind in de zeilen en waren fanatiek bezig met politiek en economie om samen een mooie stad te bouwen. Nu zijn we aanbeland in een nieuw tijdperk; welke kant gaan we op? Wat willen we met die haven?”

Bart: “Dat is hard nodig. Aboutaleb is een visionair en heel belangrijk voor de toekomst van de stad. Zo iemand - met visie en charisma, die goed kan communiceren en mensen meekrijgt - heb je ook nodig voor de haven. Als haven-directeur Allard Castelein zijn nek uitsteekt door dramatische keuzes om de transitie van de haven te versnellen, kan hij uitgroeien tot een dergelijke visionair. Juist zijn steun voor het innovatiebeleid van de haven heeft potentie. Als hij blijft vasthouden aan zijn en-en-beleid wordt dat moeilijk.”

Menno: “Wat te denken van Willem Scholten? Dat zou een goede geweest zijn. Bij je nek uitsteken hoort schuren, je gaat soms te ver, maar dat soort types durven! Mensen met vergezichten, die buiten kaders denken en enthousiasmeren. Je weet niet wie het zijn, maar je weet dat ze her en der rondlopen. Hen moet je triggeren, stimuleren. Er is nu zoveel gaande. Er zijn wel honderden partijen die een deelbelang behartigen. De gemeente, Rotterdam Partners, innovatiedistricten. Er is nog geen sterke gedeelde visie van ‘dáár gaan we heen’. Maar juist gezamenlijk moet je een stevig geluid afgeven. We missen een leider die het organiseert. Misschien moet Bart zich maar beschikbaar stellen. Wat vind je ervan, Bart?!”

Dr. Bart Kuipers (1959)

is als haveneconoom verbonden aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. Al bijna drie decennia doet hij onderzoek naar goederenvervoer, ruimtelijke logistieke processen en zeehavenontwikkeling. Bart was werkzaam bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, TU Delft en TNO. In 2014 ontving hij de gouden medaille van de Koninklijke Hollandse Maatschappij der Wetenschappen voor zijn essay over de container.