

Verbinders & vernieuwers

Samenwerken en kennis delen. Daar draait het om in de haven van de toekomst, betogen Angela Hulst en Cor van de Linde van iTanks. Bij het kennis- en innovatieplatform voor de havenindustrie vinden ze dat je van elkaar moet leren. Bovendien: 'Maar 15 procent van je bedrijf is uniek, het overige doen je collega's ook.'

JOKE WALTMANS

Klinkt goed, maar wat betekent dat concreet?

CvdL: „Zoeken naar oplossingen. iTanks is ontstaan vanuit de MOT, de Maasvlakte Olie Terminal, de plek waar een groot deel van de ruwe olie in Rotterdam wordt verpompt. In de MOT wordt samengewerkt door vijf oliemaatschappijen en Vopak. Wij zijn ontstaan door het onderhoud van tanks gezamenlijk te verbeteren. De oliesector is dat helemaal niet gewend, daar doet iedereen het op zijn eigen manier. Als je samenwerkt, kun je de winst delen.”

Wanneer is samenwerking nodig?

CvdL: „Bij het onderhoud van zo'n grote olietank bijvoorbeeld. Daar staat een periode voor van 56 weken werk. Dat hebben we weten terug te brengen tot 30 weken. Daar moet je wel voor samenwerken en vertrouwen hebben in elkaar. Als je kennis deelt, kun je beter op de kosten letten.”

iTanks noemt zichzelf 'de innovatiemotor van de Rotterdamse haven'. Met wie doen jullie dat?

AH: „We zijn een stichting met 135 participanten, die actief zijn in de tankopslag, offshore, raffinage, chemie en de energiesector. De dienstverlenende sector is ook vertegenwoordigd. Wij hebben 90 mkb-bedrijven in ons bestand en organiseren 60 tot 70 events per jaar. Die zijn allemaal gericht op verbinden en vernieuwen. Wij kennen de problemen van de grote bedrijven, de *asset owners*, en weten wat zij zoeken. Wij geloven dat het mkb innovaties mogelijk maakt. Verder werken we samen met TNO, TU Delft en de Universiteit Twente.”

Wat levert die samenwerking op?

CvdL: „Onder meer innovaties waar wij toekomst in zien. Als bedrijven het zelf niet oppikken, doen wij het. Dat was ook het geval met de Extractor, een speciale lastoorts, die wij mede ontwikkeld hebben. De Extractor zorgt ervoor dat de lasrook niet in de ademzone van de lasser en omstanders komt, maar direct bij de bron wordt afgezogen, terwijl het beschermgas toch rond de las blijft zitten. Het heeft ons een Europese Innovatie-prijs opgeleverd voor *applied science*: EARTO.”

Zat de markt daar op te wachten?

AH: „Bedrijven zijn altijd sceptisch, daarom hebben wij vorig jaar de grootste scheepswerf van Europa, de Meyer Werft in Duitsland, gevraagd of ze er twee wilden uitproberen. Daarna bestelden ze er acht, vervolgens zestig en nu bereiden ze een investeringsaanvraag voor de gehele *plant* voor. Initieel zijn gebruikers sceptisch, maar na gebruik verdwijnt dat. De eerste grote order vanuit Amerika is inmiddels ook binnen. Wij verwachten veel van de Extractor. Je hebt het wel over schadelijke rook, waar 9 procent van de lassers en

◀ **'Je kunt aan de kostenzijde best partners zijn, terwijl je aan de verkoopzijde elkaars concurrent bent,' vinden Angela Hulst en Cor van de Linde van iTanks, de 'innovatiemotor'.**

FOTO JAN DE GROEN

paspoort

Naam: Angela Hulst.
Geboren: 25 november 1974, Capelle aan den IJssel.
Opleiding: Bedrijfseconomie Erasmus Universiteit Rotterdam, postdoctoraal financieel management.
Loopbaan: Andersen Consulting, KPMG Advisory, Van Gansewinkel, Port of Rotterdam. Sinds 2013 chief financial officer (CFO, financieel directeur) iTanks.
Privé: Alleenstaand, drie kinderen.

Naam: Cor van de Linde.
Geboren: 2 oktober 1962, Dordrecht.
Opleiding: Hts werktuigbouwkunde, Chance Management Universiteit van Utrecht.
Loopbaan: Kerr-McGee, Maasvlakte Olie Terminal, Maintenance Manager of the Year 2012. Sinds 2013 Managing Director iTanks.
Privé: Gehuwd.

'Als je samenwerkt, kun je de winst delen'

—Cor van de Linde

hun omgeving serieuze longklachten van krijgen. Nu wordt minstens 90 procent van die rook weggezogen.”

CvdL: „Met deze kennis zijn we nu in samenwerking met andere partijen ook bezig voor een goede verfspuit. In de praktijk blijkt dat 60 procent van de coating niet op het object komt.”

Alles is dus gericht op efficiënter werken?

AH: „In producten en in kennis. Zo blijkt dat de effectieve werktijd bij oliemaatschappijen slechts 35 tot 50 procent is. De rest gaat op aan instructies, formulieren en veelal aan wachten. Op het juiste onderdeel of op toestemming om aan de slag te gaan. Dat is enorm inefficiënt. Die tijd kan worden gereduceerd en in elk geval nuttiger besteed door online persoonsgerichte trainingen en instructies aan te bieden. iTanks ontwikkelt samen met TNO en uitgeverij Malmberg een *smart industry tool*, waarmee online in verlore tijd interactief kan worden getraind in risicovolle taken en veiligheid.”

CvdL: „Wij weten van zoveel initiatieven, die het werken zoveel efficiënter maken. De olie-industrie is conservatief. Begrijpelijk, het gaat bij die bedrijven om installaties die enorm veel kapitaal vergen.”

Maar nu willen ze wel?

AH: „Ook nog niet altijd. Zo is er in concept een tanklasrobot ontwikkeld waarvoor we de benodigde 4,5 miljoen nog niet hebben kunnen vinden. Die robot kan worden ingezet bij het aanbrengen van een nieuwe bodem in een olietank, een klus die eens in de 15 jaar noodzakelijk is. Dat kost 12 mannen 3 maanden werk. Als je de lasrobot inzet is de doorlooptijd te reduceren tot 1 week. Toch wijzen oliemaatschappijen voor de financiering ervan naar onderhoudsbedrijven. Voor hen is het geen *core-business*. Die investering van 4,5 miljoen is in 2 jaar tijd terugverdiend.”

En als ze het samen doen?

CvdL: „Op dat gebied is het niet gebruikelijk om samen te ontwikkelen. Wij proberen hen duidelijk te maken dat je aan de kostenzijde best elkaars partners kunt zijn, terwijl je aan de verkoopzijde elkaars concurrent bent. Het is een kwestie van anders denken. Het concept voor de lasrobot ligt er al 2 jaar en niemand komt over de brug, terwijl het zoveel tijd bespaart, feitelijk tankcapaciteit creëert en veel minder mankracht vergt.”

En nu?

AH: „Wij blijven zoeken naar problemen en oplossingen. Bij die oplossingen zoeken we de juiste partners en investeerders; voor ons telt dat het gebeurt. Financiering is veelal een heet hangijzer voor industriële innovaties. Daarom proberen wij ook op dat gebied te verbinden en te vernieuwen. Wij zijn vorig jaar gestart met de Rotter-

dam Investment Club, waarin grootaandeelhouders en fondsen zitten die hun ervaring, netwerk en middelen willen inzetten ten gunste van innoverende plannenmakers. Dan gaat het over bedragen van 200.000 tot 4 miljoen euro. Of over een plan waar 7 ton voor werd gevraagd, maar dat ook voor 2 ton is uit te voeren, dankzij de kennisinbreng van de participanten van deze club.”

Alles is dus eigenlijk al uitgevonden?

AH: „Deels, alleen vaak in een andere sector. Juist daarom organiseren wij 60 events per jaar, zoals bijvoorbeeld het evenement Seaport meets Airport. Je kunt altijd van elkaar leren.”

CvdL: „Het is een kwestie van inspiratie opdoen en weten dat die bedrijven en methodes ook bestaan. Zeker op het gebied van robotica gebeurt er buiten de haven al veel. Wij willen het vizier van de havenbedrijven verbreden.”

Geef eens een voorbeeld?

AH: „De slimme tank. Een olietank gaat periodiek helemaal leeg voor onderhoud. Dat leeghalen is een enorme klus, het is een soort kauwgompasta die er helemaal uit moet. Soms blijkt dan dat de status van de tank nog prima is.”

CvdL: „Als je die tank nou volhangt met sensoren, kun je precies meten wanneer en waar er onderhoud nodig is. Natuurlijk, je zou denken dat het er al lang is, maar de afgelopen 40 jaar is in tankopslag weinig geïnnoveerd.”

Verandert er nu wel wat?

CvdL: „Door de crisis is de noodzaak toegenomen. De dalende olieprijs is ongunstig voor de oliemaatschappijen, de offshore-industrie heeft het zwaar. Er moet iets gebeuren, de urgentie is toegenomen.”

AH: „Wij focussen nu op het optimaliseren van de huidige industrie. Eigenlijk zit de echte innovatie in het voorzien in nieuwe industrie. Dan heb je het ook over andere producten. 55 procent van de goederen in de haven is natte bulk, fossiele stoffen. Als die stromen wegvallen, moet je het werk elders zoeken. De ruimte zit in de chemie.”

Waar ligt de toekomst van de haven?

AH: „In sociale innovatie, ofwel informatie verstrekken, slimme samenwerkingsvormen en kennis delen. Grote bedrijven moeten leren inzien dat maar 15 procent van wat ze doen uniek is, al het overige doen je collega's ook.”

CvdL: „En sensortechniek. Wij zitten vol ideeën, afkomstig uit de eigen sector, maar zeker ook daarbuiten. Onlangs sprak ik een chirurg die opereert met een Google-bril op. Die bril meet precies of hij nog alert genoeg is om te opereren. Zo niet, dan stopt hij. Die kennis kan ons ook van pas komen. Bij een ander idee gebruiken wij een ontwikkeling uit de horeca. Zo leer je van elkaar.”