

Op zoek naar de Calands' van nu *Allard Castelein, CEO Havenbedrijf Rotterdam, onderdeel van zijn keynote speech afgelopen 9 maart in Maritiem Museum Rotterdam – ga naar maritiemmuseum.nl/talkshow voor de hele speech*

Anno 2022 zijn we uitgegroeid tot een haven van wereldklasse en een belangrijke pijler voor economie, werkgelegenheid en welvaart. In 1872 was bereikbaarheid van de haven de grootste opgave. Als grootste zeehaven van Europa blijft bereikbaarheid ook vandaag de dag een belangrijk thema. We leven in historische tijden en staan voor grote transitieopgaven. Denk aan het conflict Rusland-Oekraïne, Covid, drugscriminaliteit, de disrupties in de logistieke keten, verduurzaming en digitalisering. Deze opgaven maken de rol en de relevantie van ons als haven zichtbaarder en merkbaarder dan ooit.

Het overgrote gedeelte van alles wat wij eten, dragen en gebruiken, is minstens eenmaal over water vervoerd. Dankzij het werk dat hier gebeurt, worden schappen in supermarkten gevuld. Ziekenhuizen van medicatie en spullen voorzien. Brand- en bouwstoffen geleverd. En bestelde spullen thuisgebracht. In Nederland, maar ook bij zo'n 350 miljoen Europeanen.

Ons succes gaat vandaag de dag niet meer over de tonnen die hier worden overgeslagen, maar over het creëren van impact op samenleving, op natuur, op klimaat. Het gaat over de verandering van groot naar groots; over de maatschappelijke relevantie die we hebben. En over zorgen voor inkomsten, banen en welvaart, op een zo schoon en slim mogelijke wijze. Er is nu minstens zoveel visie en lef nodig als toen, in 1872, om Rotterdam en de regio toekomstbestendig te maken. Daarom kijken we met dezelfde pioniersmentaliteit en onverschrokkenheid vooruit. Zodat we -met nieuwe Calands'- op een duurzame manier eenzelfde sprong voorwaarts kunnen maken in welzijn en welvaart.

Digitalisering werkt daarbij als katalysator

Stel je een haven voor waar computers 1000 beslissingen per seconde maken om de haven duurzamer, efficiënter en veiliger te maken. Een haven die digitaal verbonden is en objecten met elkaar communiceren op basis van realtime data. Een haven waar de operatie voorspelbaar is en we kunnen vertrouwen op de authenticiteit en veiligheid van de goederen die hier worden overgeslagen. Een haven waar het bouwen en aansluiten van slimme en digitale infrastructuur net zo simpel is als het bouwen met LEGO, en waar schepen zonder wachttijd de haven in- en uitvaren, als een pitstop. Een haven waar je je containers kan volgen zoals je dat met je andere online bestellingen ook kan. En waar bestaande en nieuwe technologieën zoals slimme sensoren, kunstmatige intelligentie en blockchaintechnologie zorgen voor grote besparingen op het gebied van tijd, geld en uitstoot.

Dertig procent van de lading is niet op tijd, het is onbekend waar onze containers en lading zijn. Gemiddeld zijn er zo'n 200 interacties en 28 partijen nodig voor de afhandeling van een lading. Voor de betrokken partijen betekent dit dat er veel te winnen is op het gebied van efficiency. Digitalisering zal hierin het verschil maken. Internationale rederijen verwachten een potentiële besparing van tussen de 25 en 150 miljard euro in de maritieme industrie als gevolg van digitalisering. Ook tonen studies aan dat de emissies in de internationale scheepvaart met 35% kunnen dalen als gevolg van just-in-time-varen.

Duidelijk is dat digitalisering leidt tot meer efficiency, verlaging van de kosten én reductie van emissies. Dankzij digitalisering waren we in staat onszelf goed voor te bereiden op de gevolgen van Brexit. Vandaag de dag helpen digitale blockchainoplossingen ons sneller en goedkoper lading naar de UK te exporteren.

Doordat we op zo'n grote schaal data delen via ons Port Community systeem Portbase, wordt efficiënte en duurzame afhandeling van lading makkelijker. En zijn we steeds beter in staat de gevolgen van verstoringen in de containerlogistiek goed te pareren.

Energietransitie

Met een reeks projecten in voorbereiding en uitvoering kan de industrie in 2030 zo'n 35% van de nationale CO₂-reductiedoelstelling waarmaken. Juist doordat hier een grote concentratie van industrie is, zijn projecten haalbaar die elders heel lastig te realiseren zijn. In lijn met de ambitie van het kabinet en de Europese Unie wil het Havenbedrijf in 2030 een CO₂-reductie van 55% bereiken en in 2050 CO₂-neutraal zijn. De transitie rust op vier pijlers: een nieuw energiesysteem, een nieuw grondstoffen- en brandstoffsysteem (waterstof is hierin cruciaal) en duurzaam transport.

Haven als broedplaats

Onze haven barst van de potentie, van nieuw verdienvermogen, van nieuwe technologie. We investeren naast in digitalisering en energietransitie, fors in innovatie. Zo haalt PortXL wereldwijde innovaties naar de Rotterdamse haven om ze hier te laten testen in de praktijk. Er is een innovationdock voor startups en aan de overkant van het water zit het Rotterdam Makers District. Cruciaal voor innovatie: samenwerking van niet voor de hand liggende partijen zorgt voor kruisbestuiving.

Kortom, de toekomst begint nú. Net zoals 150 jaar geleden Caland de toekomst veranderde, is het aan de Calands' van nu om te bouwen aan de haven van morgen!