



Innoveren en Vernieuwen: Samen Sterk

Een schipper investeert niet in Innovaties en Vernieuwing. De binnenvaart is ouderwets, vergrijsd en toont weinig flexibiliteit om zich op de toekomst voor te bereiden. Regelmatig spreek ik mensen die naar de binnenvaartsector kijken in relatie tot multimodaal vervoer en dan krijg ik zo nu en dan dit soort beelden voorgeschoteld. Vanuit de sector zelf weten we dat dit allemaal heel wat genuanceerder ligt. Maar het stemt wel tot nadenken: “zijn deze geluiden ook niet een beetje waar?”

Innovatie en Vernieuwing: win-win

Innovatie en Vernieuwing: twee op het eerste oog gelijke zaken die echter wel de- gelijk heel verschillend zijn. Waar een innovatie vaak een slim idee vertegenwoordigt dat tot een arbeids- en/of kostenbesparing kan leiden, is een vernieuwing vooral een toepassing om met de tijd mee te gaan. Allebei belangrijk voor een gezonde onderneming. Immers: stilstand is achteruitgang en innoveren is opvallen en klaar staan voor de toekomst.

Afgelopen week stond ik op de Waterbouwdag, een congres waar heel waterbouwend Nederland elkaar ontmoet. De noodzaak tot Innoveren en Vernieuwen is ook hier duidelijk aanwezig. Niet alleen vanwege de relatief hoge gemiddelde leeftijd van de aanwezige Waterbouwkundigen maar ook vanwege alle plannen die in de komende jaren op stapel staan om Nederland klimaatveilig te houden. Als we die opgaven enkel met de ouderwetse middelen en methoden gaan oplossen, leidt dat in elk geval financieel niet tot een succes. Gelukkig zie je op zo'n dag dat er veel nieuwe inspirerende ideeën zijn, van zowel bedrijven als studenten, om realisatiekosten te beperken. Maar daarnaast ook slimme oplossingen en methodieken die veel minder hinder opleveren voor de omgeving, zoals bijvoorbeeld onze eigen dijkversterkingsmethodiek “de Waterontspanner”.

Zulke ideeën, die antwoord bieden op de maatschappelijke vragen van vandaag en rekening houden met de toekomst, bepalen je bestaansrecht. Innoveren en Vernieuwen levert een win-win op.

Lastig

Innoveren en Vernieuwen kost geld maar het moet zich uiteindelijk terugbetalen. Elke bedrijfstak zie je daar haar eigen afweging in maken. Zo ook in de binnenvaart waar het voor een individuele ondernemer lastig is om te overzien hoe een investering in een innovatie of vernieuwing kan worden terugverdiend. De vernieuwingen bijvoorbeeld zoals die in de ROSR (Reglement voor Onderzoek van Schepen op de Rijn) worden voorgesteld, kosten veel geld en de voordelen ervan zijn voor de schipper niet altijd voor de hand liggend. Innovaties als LNG of hybride aandrijvingen in de binnenvaart zijn nog niet bewezen en dus risicovol. Valt een innovatie bij bijvoorbeeld een dijkversterking tegen, dan zullen de kosten gedragen worden door meerdere partijen waarbij de overheid een belangrijke rol speelt. Als schipper en particulier ondernemer kun je jezelf niet al die risico's op de hals halen. Een belangrijk verschil dus en daarmee is het ook lastiger om in een sector als de binnenvaart door innovaties tot kostenbesparingen te komen.

Spreiding

Om dan maar te roepen dat de binnenvaart DUS niet kan innoveren of vernieuwen, is voor mij veel te kort door de bocht. Het vraagt om vernieuwde energie in het nadenken over de oplossingen voor de probleemvragen. Onderling samenwerken met branchegenoten uit de sector kan leiden tot spreiding van risico's en gezamenlijke investeringen. In de branche is het niet alleen de schipper die baat heeft bij vernieuwing en innovatie maar gaat het in gelijke mate de verladere, de bevrachtere en de toeleveranciers aan. De schipper is echter wel een belangrijke speler; hij moet het uiteindelijk doen. En daar komt het dan aan op risico- en kosten-spreiding. Als het niet mogelijk is om individueel het verschil te maken dan moet het uit het collectief verband komen. Ik schreef het al eerder maar nu blijkt dus dat óók op het punt van Innovatie en Vernieuwing, samenwerken belangrijk is. Wat mij betreft zou de samenwerking tussen schippers onderling en andere branchegenoten zoals de bevrachtere, verladere en toeleveranciers morgen al moeten starten. Lijkt dat dan toch weer op de “ouderwetse” coöperatie? Misschien wel en mogelijk is dat niet hetgeen waar u direct naartoe zou willen, maar één ding is zeker: onderling samenwerken, elkaar opzoeken, ideeën bespreken, ontwikkelen en kosten delen leidt tot concurrentiekracht en daarmee naar een gezonde toekomst. Een branchevereniging als bijvoorbeeld BLN, een vereniging voor en door schippers, kan in dit proces een belangrijke positieve bijdrage leveren.

Wat zou het mooi zijn als straks iedereen roept dat er geen bedrijfstak zo innovatief en vernieuwend is als de Binnenvaart doordat er zo eendrachtig wordt samengewerkt. Ik kan u verzekeren dat men daar dan bij het weg- en railtransport jaloers op zal zijn. Zo'n beeld past bij een vervoersector die zó belangrijk is voor de Nederlandse samenleving: daar zijn we trots op!

Bart Bouwens