

Persbericht

Rotterdamse haven maakt innovatie inhaalslag

Rotterdam, 12 april 2019

Rotterdam, 12 april 2019 --- Het Rotterdamse havenbedrijfsleven heeft een succesvolle inhaalslag gemaakt ten opzichte van bedrijven elders in Nederland op het vlak van innovatie. Dat is één van de uitkomsten van de nieuwe editie van de Haven Innovatie Barometer, een meerjaarlijks grootschalig onderzoek uitgevoerd door het Erasmus Centre for Business Innovation, in opdracht van SmartPort en het Havenbedrijf Rotterdam, naar vernieuwing en het innovatieklimaat in de Rotterdamse havenregio. Uit hetzelfde onderzoek blijkt onder andere dat de groep innovatiekoplopers gemiddeld beter presteert dan niet-innovatieve bedrijven, dat de klant een dominante rol speelt in het innovatie-ecosysteem, en dat een aanzienlijk deel van de bedrijven voorstander is van een actievere rol van het Havenbedrijf in relatie tot de digitalisering, energietransitie en arbeidsmarkt in de haven. De bevindingen zijn gebaseerd op een uitgebreide enquête onder managers van 4.500 vestigingen in de haven en de omliggende havenstedelijke schil.

Elisabeth van Opstall, Managing Director SmartPort ; 'Dit onderzoek toont wederom aan dat bedrijven die innovatief inspelen op de veranderingen die op hen afkomen, beter zijn uitgerust om hun bestaande en nieuwe klanten te bedienen. SmartPort werkt met bedrijven in de haven samen om op basis van wetenschappelijk onderzoek tot beslisinginformatie te komen. Het gaat hierbij om creëren van kennis over en impact van lange termijn ontwikkelingen zoals de energietransitie, klimaat, digitalisering en automatisering. De innovatie koplopers onderstrepen in de Haven Innovatie Barometer de toegevoegde waarde van samenwerkingsverbanden zoals SmartPort.'

De voornaamste bevindingen van het onderzoek zijn:

1. Havenbedrijfsleven maakt innovatie inhaalslag ten opzichte van landelijk gemiddelde

Een belangrijke graadmeter van vernieuwing is de mate van incrementele innovatie (zoals aanpassingen van bestaande producten of diensten en efficiëntieslagen in operationele processen of dienstverlening) en radicale innovatie (zoals het in de markt zetten van nieuwe producten of diensten en het benutten van nieuwe mogelijkheden in nieuwe markten). Op beide vlakken scoort het havenbedrijfsleven hoger dan bij de nulmeting door ECBI van twee jaar geleden, terwijl op landelijk niveau de scores juist afnamen. Als gevolg hiervan is het eerdere "gat" tussen enerzijds de scores met betrekking tot het Rotterdamse havengebied en anderzijds de landelijke scores gedicht. Dat maakt de haven nog steeds geen innovatiehotspot, maar toont wel duidelijk verbetering aan.

2. Aanzienlijke verwachte strategische impact van digitalisering, energietransitie en (semi-)autonoom vervoer

Een substantieel deel van het havenbedrijfsleven verwacht dat digitalisering-gerelateerde ontwikkelingen (het Internet of Things, blockchain, kunstmatige intelligentie) een aanzienlijke strategische impact zullen hebben op de bedrijfsvoering en -strategie in de komende vijf jaar. Dit geldt ook voor ontwikkelingen rond (semi)autonoom transport en – wat betreft bedrijven in het industriecluster (chemie, raffinage en energie) –

de elektrificatie van industriële processen en het gebruik van biograndstoffen, en juist in mindere mate voor 3D-printing. De meerderheid van de bedrijven geeft aan dat technologische ontwikkelingen veel nieuwe productideeën of nieuwe soorten dienstverlening in hun markt mogelijk hebben gemaakt, dan wel grote kansen bieden voor hun sector.

3. Innovatievoorhoede boekt winst

In het onderzoek zijn de bedrijfsprestaties van de 25% meest innoverende bedrijven (de “vernieuwers”) vergeleken met die van de 25% minst innoverende bedrijven (de “achterblijvers”). Voor het bepalen van het innovatievermogen is gekeken naar een breed scala aan innovatie-indicatoren, zoals de mate waarin nieuwe producten, diensten, operationele processen en businessconcepten zijn geïntroduceerd. De vernieuwers scoren gemiddeld 29% hoger op het aantrekken van nieuwe klanten en ervaren gemiddeld 23% meer groei van het marktaandeel. Wat betreft winstgevendheid en omzet- en winstgroei is het verschil met de innovatie-achterblijvers ruim 10%.

4. Innovatievermogen in belangrijke mate bepaald door niet-technologische factoren

Ten opzichte van de groep innovatie-achterblijvers spendeert de groep vernieuwers gemiddeld significant meer aan R&D en (ondersteunende) ICT. Daarnaast scoort de innovatieve voorhoede gemiddeld hoger op diverse niet-technologische factoren, waaronder de mate van ondernemende oriëntatie, de introductie van nieuwe managementpraktijken (zoals veranderingen in de wijze van aansturing), de introductie van vernieuwende HR-praktijken (met betrekking tot bijvoorbeeld de autonomie en ontwikkeling van medewerkers) en de mate waarin er wordt samengewerkt met externe partijen. Uit het onderzoek blijkt dat deze en andere niet-technologische factoren gemiddeld tweemaal zoveel bijdragen aan het algehele innovatievermogen van bedrijven als investeringen in R&D en ICT. Volgens Henk Volberda, een van de onderzoekers, onderstreept deze uitkomst “het belang van de inzet op vernieuwing in zowel het technologische als het sociale en organisatorische domein”.

5. Klant bepalend voor innovatie-activiteiten

De klant speelt een dominante rol in het innovatie-ecosysteem van bedrijven; voor bijna 90% van de bedrijven geldt dat (zakelijke) klanten belangrijk tot zeer belangrijk zijn voor hun innovatie-activiteiten. De top 5 van meest belangrijke partijen in het innovatie-ecosysteem van het havenbedrijfsleven bestaat verder uit leveranciers (van grondstoffen, materiaal, apparatuur of software), concurrerende bedrijven, complementaire bedrijven en het Havenbedrijf Rotterdam. Onder andere kennisinstellingen en -platformen, brancheverenigingen en overheidsinstanties worden als minder belangrijk gezien. Onderaan staan startup-hubs, bedrijfsincubators en -accelerators, commerciële laboratoria en externe prototype- en testfaciliteiten; minder dan 15% van de bedrijven acht deze partijen van belang voor hun innovatie-activiteiten. Onder innovatiekoplopers is dit percentage duidelijk hoger.

6. Maritieme toeleveranciers meest innovatief

De maritieme en offshore maakindustrie en natte waterbouw is het meest innovatieve cluster in de Rotterdamse havenregio, en in het bijzonder maritieme toeleveranciers. Andere innovatieve sectoren zijn de niet-maritieme zakelijke, financiële en IT-dienstverlening en de “third-party” (3PL) logistieke dienstverlening.

7. Krappe meerderheid heeft intentie om te innoveren vastgelegd in de bedrijfsstrategie

In de strategische agenda van ongeveer 55% van de bedrijven is expliciet de intentie vastgelegd om te innoveren. Dit percentage is nagenoeg hetzelfde als 10 jaar geleden, toen dezelfde vraag is voorgelegd aan het havenbedrijfsleven. Eén op de drie bedrijven heeft een zelfstandige afdeling of unit ingericht voor innovatiedoelstellingen, en 45% heeft één of meerdere medewerkers specifiek aangewezen voor het coördineren van de innovatie-activiteiten. De belangrijkste innovatiedoelstelling is kwaliteitsverbetering van huidige producten of diensten.

8. Meerderheid havenbedrijfsleven heeft moeite om geschikt personeel aan te trekken

Ongeveer twee derde van de vestigingen in de Rotterdamse haven en de omliggende havenstedelijke schil heeft moeite met het vinden en aantrekken van geschikte medewerkers op de arbeidsmarkt. Volgens Rick Hollen, die samen met Henk Volberda het onderzoek heeft uitgevoerd, bevestigt deze uitkomst het beeld van een knellende arbeidsmarktproblematiek zoals geschetst in eerdere berichtgevingen in de media. Een ander knelpunt voor een aanzienlijk deel van het havenbedrijfsleven ligt besloten in de huidige wet- en regelgeving, dat door 35% van de bedrijven wordt ervaren als een obstakel om tot nieuwe producten of diensten te komen. Dit laatste geldt vooral voor bedrijven in het industriecluster (raffinage, chemie, energie, utilities) (57%), de op- en overslagsector (48%) en de sector vervoer en dienstverlening voor vervoer (44%).

9. Havenbedrijfsleven grotendeels voorstander van actievere rol Havenbedrijf

Veel bedrijven in het havengebied zijn van mening dat het Havenbedrijf Rotterdam een actievere rol zou moeten spelen in de verduurzaming van het gebied door het aanjagen en faciliteren van CO₂-reducties (55% eens, 20% oneens, 25% neutraal) en in de digitalisering in het gebied door het faciliteren en regisseren van diverse datastromen (53% eens, 23% oneens). Daarnaast wenst een groot aantal bedrijven een actievere rol van het Havenbedrijf in het coördineren van advies of ondersteuning omtrent een toekomstbestendige arbeidsmarkt (57% eens, 17% oneens), het bevorderen van samenwerkingsrelaties tussen bedrijven (62% eens, 13% oneens) en het versterken van het internationale concurrentievermogen van het havengebied (75% eens, 8% oneens).

De omzet in de afgelopen 3 jaar van het gemiddelde bedrijf in de haven komt voor een kwart voort uit nieuwe producten of diensten, voor bijna 20% uit substantieel verbeterde producten of diensten, en voor de rest (bijna 60%) uit onveranderde dan wel marginaal aangepaste producten of diensten

Uitgelicht: Impact van technologische ontwikkelingen

De uitkomsten van het onderzoek met betrekking tot de verwachte impact van technologische ontwikkelingen onderschrijven het belang van innovatie. Zo verwacht de overgrote meerderheid van de bedrijven in de haven dat het ‘Internet of Things’ (IoT) – waarbij fysieke objecten zijn verbonden met computernetwerken en onderling gegevens uitwisselen – in de komende 5 jaar belangrijker tot veel belangrijker zal worden voor de bedrijfsvoering en -strategie. Een minder groot, maar nog steeds substantieel aantal bedrijven verwacht hetzelfde van kunstmatige intelligentie en blockchain technologie. Vooral bedrijven in de logistieke hoek verwachten dat blockchain strategische impact zal hebben. Een andere technologische ontwikkeling waarvan wordt verwacht dat deze een aanzienlijke impact zal hebben is (semi-)autonoom vervoer. Dit geldt met name voor bedrijven in de maritieme en offshore maakindustrie en natte waterbouw, vervoer en logistiek. Bedrijven in het industriecluster (raffinage, chemie, energie, utilities) daarentegen verwachten vooral strategische impact van de grondstoffentransitie (toename biograndstoffen c.q. groene chemie) en de elektrificatie van industriële processen; respectievelijk 25% en 18% van de bedrijven in dit cluster verwacht zelfs dat de grondstoffentransitie en elektrificatie in de komende 5 jaar “veel belangrijker” zullen worden voor de bedrijfsstrategie. De strategische impact van 3D-printtechnologie is vooralsnog beperkt, zo blijkt uit het onderzoek. Rick Hollen, een van de verantwoordelijke onderzoekers, zegt hierover: “Net als twee jaar geleden blijkt dat 3D-printing door bedrijven in de havenregio minder wordt gezien als innovatiemotor dan je eigenlijk zou verwachten op basis van de vele media-aandacht voor deze technologie”.



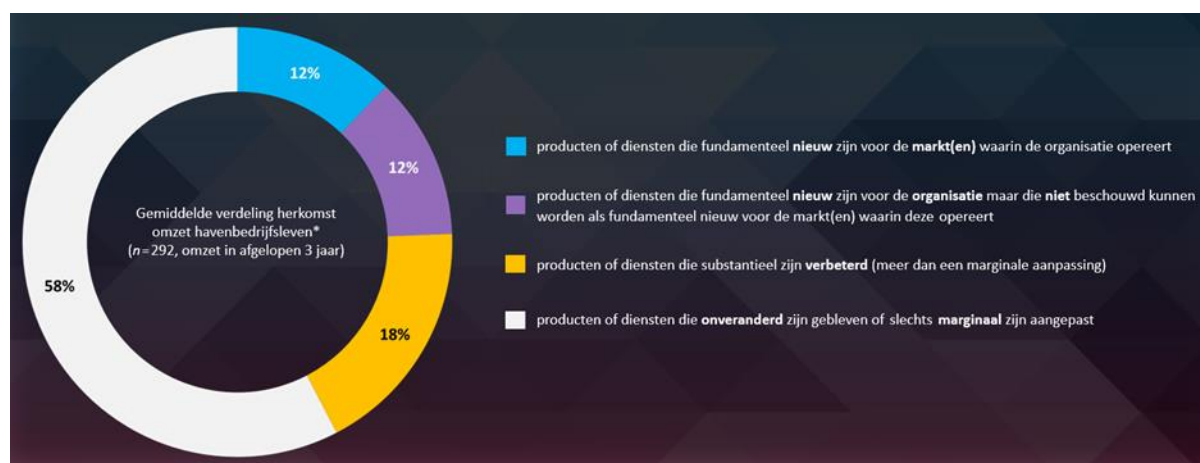
*zoals het Internet of Things, kunstmatige intelligentie, blockchain, (semi-)autonome systemen, elektrificatie, 3D-printing- en nanotechnologie

Twee derde van de respondenten geeft aan dat technologische ontwikkelingen zoals hierboven genoemd aanzienlijke kansen bieden voor hun sector. Wel zijn er duidelijk sectorale verschillen (zie de bovenstaande figuur). Ruim de helft van de respondenten stelt dat technologische doorbraken veel nieuwe productideeën of nieuwe soorten dienstverlening in de markt(en) waarin hun bedrijf opereert mogelijk hebben gemaakt. Voor bijna 20% van het havenbedrijfsleven geldt dat veranderingen in hun omgeving sterk het voortbestaan van de organisatie bedreigt; dit is het meest van toepassing op bedrijven in de op- en overslag (van toepassing op 31% van de bedrijven), het industriecluster (25%) en de maritieme en offshore maakindustrie en natte waterbouw (23%).

Uitgelicht: Innovatie in het havengebied

Innovatie is een ruim begrip en kan derhalve op diverse manieren worden gemeten. Een belangrijke graadmeter van innovatievermogen is de mate van incrementele innovatie (zoals aanpassingen van bestaande producten of diensten en efficiëntieslagen in productieprocessen of dienstverlening) en radicale innovatie (zoals het benutten van nieuwe mogelijkheden in nieuwe markten en het in de markt zetten van nieuwe producten of diensten). Op het vlak van incrementele innovatie scoort het havenbedrijfsleven significant hoger (+5%) in vergelijking met de nulmeting in 2016, terwijl op landelijk niveau de score juist afnam met bijna 2%. De score op het vlak van radicale innovatie is 2,4% hoger dan in 2016, terwijl er op landelijk niveau sprake is van een afname van bijna 3%. Henk Volberda zegt hierover: “De procentuele verschuivingen in twee jaar tijd zijn wellicht niet bijzonder groot, maar wel dusdanig dat er niet langer sprake is van een duidelijk verschil in innovatievermogen tussen het havengebied en landelijk gemiddelde zoals we dat twee jaar geleden nog wel geconstateerden op basis van deze indicatoren.”

Naast incrementele en radicale innovatie is er in de 2018-editie van de Haven Innovatie Barometer gekeken naar andere innovatie-indicatoren, waaronder product- en procesinnovatie. Wat betreft productinnovatie blijkt uit het onderzoek dat ongeveer 30% van de bedrijven in de haven sterk investeert in initiatieven die gericht zijn op de ontwikkeling van nieuwe producten of diensten. Bijna 45% van de bedrijven zegt veel nieuwe producten of diensten te hebben geïntroduceerd in de afgelopen drie jaar. De percentages zijn niet hetzelfde voor elke sector; zo is het aantal bedrijven dat veel nieuwe producten of diensten heeft geïntroduceerd in de maritieme en offshore maakindustrie en natte waterbouw (62%) tweemaal zo hoog als in de sector vervoer en dienstverlening voor vervoer (31%). Bedrijven met minimaal 50 fte aan medewerkers scoren over het algemeen hoger op productinnovatie dan kleinere bedrijven (startups niet meegerekend). De omzet in de afgelopen drie jaar van het gemiddelde bedrijf in de haven komt voor een kwart voort uit nieuwe producten of diensten, voor bijna een vijfde uit substantieel verbeterde producten of diensten, en voor de rest (bijna 60%) uit onveranderde dan wel marginaal aangepaste producten of diensten. De bedrijven in het maritieme en offshore maakindustrie en natte waterbouw cluster hebben gemiddeld het hoogste omzetaandeel uit nieuwe producten en diensten. De omzet van bedrijven in het industriecluster (raffinage, chemie, energie, utilities) komt meer dan bij de andere sectoren voort uit onveranderde of marginaal aangepaste producten (72%).



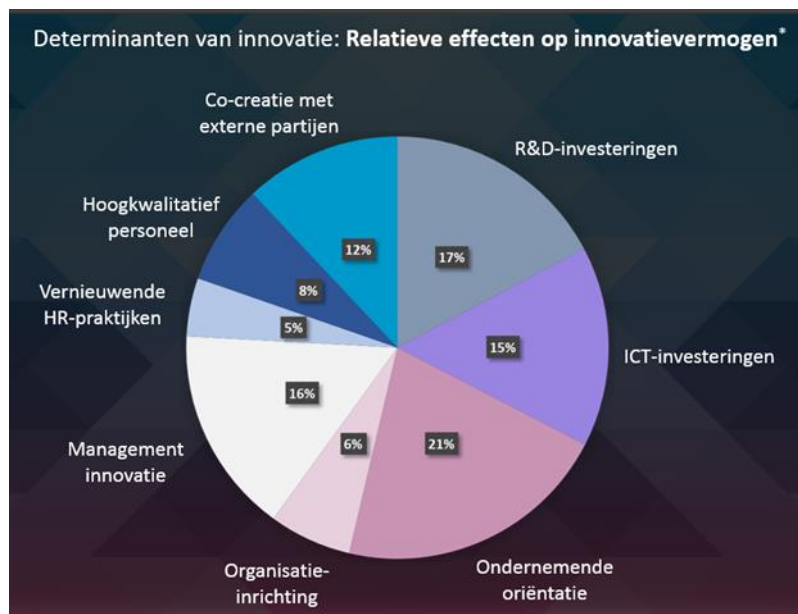
Bedrijven in de Rotterdamse havenregio scoren gemiddeld hoger op procesinnovatie dan op productinnovatie. Ongeveer de helft van het havenbedrijfsleven heeft in de afgelopen jaren regelmatig nieuwe of sterk verbeterde operationele methoden geïntroduceerd. Ruim een derde van de bedrijven zegt met enige regelmaat nieuwe of significant verbeterde logistieke processen of distributiemethoden te introduceren. Onder logistieke dienstverleners (3PL) is dit percentage een stuk hoger (60%) dan onder bedrijven in de sector vervoer (over weg of water) en dienstverlening voor vervoer (36%).

In vergelijking met andere sectoren hebben bedrijven in het industriecluster in de afgelopen drie jaar het meest significante veranderingen doorgevoerd in hun concurrentiestrategie. Op het gebied van “marketinginnovatie” (het gebruik maken van nieuwe verkoopkanalen en introduceren van nieuwe prijsmethoden en promotietechnieken) zijn bedrijven in de logistieke dienstverlening het meest actief, gevolgd door bedrijven in de zakelijke, financiële en IT-dienstverlening, groothandel en maritieme en offshore maakindustrie. Op basis van een breed scala aan innovatie-indicatoren (waaronder bovengenoemde indicatoren en tevens bijvoorbeeld de mate waarin voorop wordt gelopen met het introduceren van nieuwe businessconcepten, de mate waarin vernieuwende HR-praktijken zijn geïntroduceerd en de mate waarin activiteiten worden ontplooid die de sector waarin een bedrijf actief is herdefiniëren) komt het maritieme en offshore maakindustrie en natte waterbouw cluster uit de bus als het meest innovatief, en binnen dit cluster met name de maritieme toeleveranciers. Andere relatief innovatieve sectoren zijn de third-party (3PL) logistieke dienstverlening en niet-maritieme zakelijke, financiële en IT-dienstverlening. De onderzoekers noemen het “opvallend” dat het gemiddelde innovatievermogen van niet-maritieme zakelijke, financiële en IT-dienstverleners significant hoger is dan dat van maritiem-gerelateerde dienstverleners (cargadoors, expediteurs, ketenregisseurs en maritiem-zakelijke dienstverleners).



Uitgelicht: Bedrijfsprestaties en succesfactoren van innovatiekoplopers

In het onderzoek zijn de bedrijfsprestaties van de 25% meest innoverende bedrijven in het Rotterdams havengebied (de “vernieuwers”) vergeleken met die van de 25% minst innoverende bedrijven (de “achterblijvers”). De groep vernieuwers scoort gemiddeld 29% hoger op het aantrekken van nieuwe klanten en ervaart gemiddeld 23% meer groei van het marktaandeel. Wat betreft omzet- en winstgroei en rentabiliteit is het verschil tussen beide groepen bedrijven ruim 10%. Henk Volberda: “Deze uitkomsten lijken te suggereren dat innovatie loont”.



* Relatieve effecten (100% = som genoemde effecten) o.b.v. gestandaardiseerde regressiecoëfficiënten

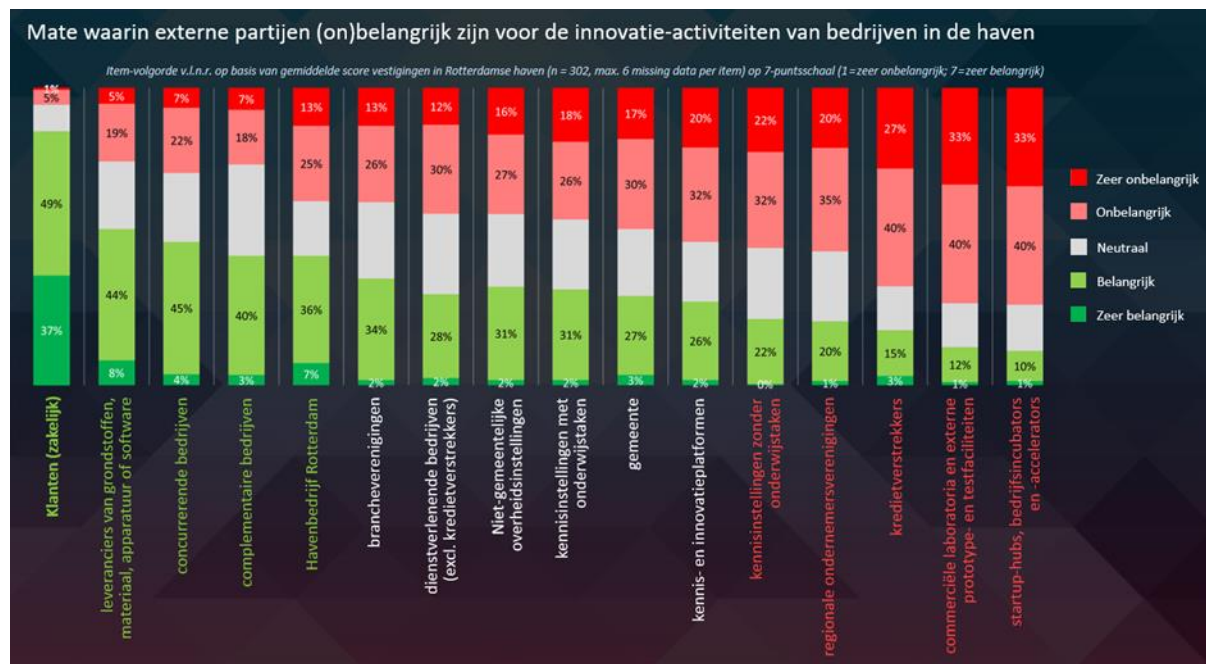
Ten opzichte van de “achterblijvers” spenderen de vernieuwers in het havengebied gemiddeld significant meer aan onderzoek en ontwikkeling (R&D), ICT-infrastructuur en (ondersteunende) software. Volberda schaaft R&D- en ICT-investeringen onder de noemer “technologische determinanten van innovatie” om te verduidelijken dat “het innovatievermogen van bedrijven, in termen van bijvoorbeeld product- en procesinnovatie, in een nog belangrijkere mate afhangt van *niet*-technologische factoren”. Voorbeelden van zulke factoren zijn de mate van ondernemende oriëntatie, de introductie van nieuwe managementpraktijken (zoals veranderingen in de wijze van aansturing), de mate waarin hoogkwalitatieve medewerkers in dienst zijn, de introductie van vernieuwende HR-praktijken (met betrekking tot bijvoorbeeld de autonomie en professionele ontwikkeling van medewerkers), de organisatie-inrichting met betrekking tot het absorberen, delen en borgen van nieuwe kennis, en de mate waarin wordt op verscheidene wijzen wordt samengewerkt met externe partijen zoals klanten, leveranciers en kennisinstellingen (co-creatie). Uit de Haven Innovatie Barometer 2018 blijkt dat de “vernieuwers” op elk van deze factoren gemiddeld hoger scoren dan de “achterblijvers”. Ook wijst het onderzoek uit dat deze factoren in totaal gemiddeld tweemaal zoveel bijdragen aan innovatievermogen als investeringen in R&D en ICT. Volgens Volberda is deze uitkomst niet verrassend: “Diverse eerdere onderzoeken in het afgelopen decennium wijzen uit dat vernieuwing in het niet-technologische domein, wat we sociale innovatie noemen, minimaal twee derde van het uiteindelijke innovatiesucces van bedrijven bepaalt”. Hij raadt bedrijven met een ambitieuze innovatie-agenda dan ook aan om “verder te kijken dan alleen investeringen in R&D”.



Van de genoemde technologische en niet-technologise determinanten van innovatie heeft de mate van ondernemende oriëntatie het grootste relatieve effect op innovatie, gevolgd door R&D-investeringen, de introductie van nieuwe managementpraktijken, ICT-gerelateerde investeringen, en co-creatie met externe partijen (zie ook de bovenstaande figuur).

Uitlicht: Innovatie-ecosysteem

Eén van de aandachtsgebieden binnen het Haven Innovatie Barometer onderzoek is het innovatie-ecosysteem, oftewel het netwerk van entiteiten die een rol spelen bij de innovatieactiviteiten en -prestaties van bedrijven in het havengebied. Een derde van de ondervraagde bedrijven geeft aan dat de oorsprong van nieuwe producten, diensten, processen of activiteiten meestal ligt in samenwerkingsrelaties met externe partijen. Om beter inzicht te krijgen in het innovatie-ecosysteem van het havenbedrijfsleven is aan de respondenten gevraagd in hoeverre diverse externe partijen van belang zijn voor de innovatie-activiteiten van hun organisatie; zie de onderstaande figuur. De uitkomsten duiden op een dominante rol van de (zakelijke) klant. Voor 86% van de bedrijven speelt de klant een belangrijke (49%) tot zeer belangrijke (37%) rol. De top 5 van belangrijkste externe partijen in het innovatie-ecosysteem van het havenbedrijfsleven bestaat verder uit leveranciers (van grondstoffen, materiaal, apparatuur of software), concurrerende bedrijven, complementaire bedrijven en het Havenbedrijf Rotterdam. Leveranciers worden als belangrijk (44%) tot zeer belangrijk (8%) bestempeld door een krappe meerderheid van de bedrijven. Met betrekking tot het Havenbedrijf zijn deze percentages respectievelijk 36% en 7%. Het verschil tussen het belang van klanten en van de resterende top 5 is dus aanzienlijk. “Innovatie-activiteiten van bedrijven in de haven zijn duidelijk in belangrijke mate klant-gedreven”, aldus Rick Hollen. Volgens de onderzoekers suggereren de resultaten het belang van een innovatie-ecosysteem beleid waarin aandacht is voor innovatie-gerichte samenwerking binnen ketens van bedrijven en hun afnemers en leveranciers. Henk Volberda: “Als de belangrijkste klanten van een bedrijf behoudend zijn, dan zal een bedrijf minder snel geneigd zijn tot innovatie”.





Buiten de top 5 van externe partijen die van belang zijn voor de innovatie-activiteiten van bedrijven vallen onder meer kennisinstellingen (met en zonder onderwinstaken), kennisplatformen, brancheverenigingen, de gemeente en overige overheidsinstanties. Helemaal onderaan de lijst staan startup-hubs, bedrijfsincubators en -accelerators, en net daarboven commerciële laboratoria en externe prototype- en testfaciliteiten; minder dan 15% van de respondenten acht deze partijen van belang voor hun innovatie-activiteiten. Rick Hollen: “Deze uitkomst is opvallend, omdat in het kader van het versterken en profileren van het innovatie-ecosysteem in de regio door het Havenbedrijf, de gemeente en andere partijen in de afgelopen jaren vooral veel aandacht is uitgegaan naar startup-hubs, incubators, accelerators en externe testfaciliteiten, waarvan het aantal inmiddels flink is gegroeid. Deze aanvliegroete om innovatie in het gebied te versnellen is in belangrijke mate gericht op het katalyseren en faciliteren van startups en het verbinden met het gevestigde bedrijfsleven. Het percentage bedrijven in de haven dat in de afgelopen 3 jaar daadwerkelijk één of meerdere samenwerkingsrelaties is aangegaan met startups is echter vooralsnog beperkt, namelijk ongeveer 15 procent. Dit is zeker een aandachtspunt om het succes van die aanvliegroete te vergroten. Dit percentage is aanzienlijk hoger onder de groep innovatiekoplopers, namelijk 30% procent. Daarnaast hechten innovatiekoplopers gemiddeld aanzienlijk meer belang aan onder meer kennis- en innovatieplatformen (zoals SmartPort en iTanks), startup-hubs, bedrijfsincubators en -accelerators.

Bij ongeveer een derde van de bedrijven speelt de hoofd- of een nevenvestiging van het bedrijf buiten de haven een belangrijke rol in de vernieuwing van producten, diensten, processen en/of activiteiten. Er is sprake van een zeker “hoofdkantoreffect”: bedrijven in de haven met een Nederlandse hoofdvestiging scoren gemiddeld significant hoger op productinnovatie en radicale innovatie dan bedrijven met een hoofdvestiging in het buitenland. Ook is het omzetaandeel van fundamenteel nieuwe producten en diensten bij deze bedrijven gemiddeld hoger dan bij de bedrijven met een buitenlands hoofdkantoor. Henk Volberda: “Veel bedrijfsvestigingen in de haven zijn voor hun innovatie-gerelateerde activiteiten in zekere mate afhankelijk van een hoofdkantoor dat in het buitenland is gevestigd, wat dus niet altijd ten goede komt aan hun innovatieperformance.”

Bedrijven in het havengebied met een Nederlandse hoofdvestiging scoren significant hoger op productinnovatie en radicale innovatie dan bedrijven met een hoofdvestiging in het buitenland



Over het onderzoek

De *Haven Innovatie Barometer* is een meerjaarlijks grootschalig onderzoek door het Erasmus Centre for Business Innovation (Erasmus Universiteit Rotterdam) gericht op het in kaart brengen en monitoren van vernieuwing en het innovatieklimaat in en rondom het Rotterdams havengebied. Het onderzoek wordt uitgevoerd door prof. Henk Volberda en dr. Rick Hollen onder de vlag van SmartPort. Het onderzoek is gestoeld op een uitgebreide enquête (+150 vragen) onder directeuren en andere managers van ca. 4500 bedrijfsvestigingen in de regio Rijnmond-Drechtsteden en omstreken, waaronder ruim 900 vestigingen in de Rotterdamse haven. De enquêtevragen hebben betrekken op innovatie in de ruim zin, variërend van product- en procesinnovatie tot diverse vormen van niet-technologische (sociale) vernieuwing. Ook wordt er in het onderzoek gekeken naar onder andere open innovatie en het innovatie-ecosysteem van bedrijven, markt- en technologie-gerelateerde ontwikkelingen, organisatiekenmerken en -performance. Aan de 2018-editie namen ruim 600 managers deel, waarvan meer dan de helft verantwoordelijk draagt voor één of meerdere vestigingen in de Rotterdamse haven. Deze 'havenrespondenten' vertegenwoordigen bijna 40% van alle vestigingen in de haven met minimaal 3 fte medewerkers. Vestigingen met minder fte medewerkers zijn niet meegenomen in het onderzoek. Een deel van de vragen is tevens opgenomen in een landelijke enquête van het Erasmus Centre for Business Innovation voor vergelijkingsdoeleinden.

Op basis van de onderzoeksuitkomsten van de Haven Innovatie Barometer en hieraan gerelateerd onderzoek (eveneens gefinancierd door SmartPort) door het Erasmus Centre for Business Innovation in samenwerking met het Erasmus Centre for Urban, Port & Transport (Erasmus UPT) zal naar verwachting in medio 2019 een rapport worden uitgebracht over vernieuwing en het innovatieklimaat in de Rotterdamse haven.

Voor nadere informatie over dit persbericht kunt u contact opnemen met:

- Joan van Winsen (SmartPort, communicatie): joan.van.winsen@smart-port.nl, 010 402 0338
- Dr. Rick Hollen (Erasmus Centre for Business Innovation, ECBI): hollen@erasmuscbi.nl, 010 408 1938
- Prof.dr. Henk Volberda (ECBI en Universiteit van Amsterdam): h.w.volberda@uva.nl, 06 12 972 233