



HeInterview

KIVI NIRIA heeft te weinig leden, vindt ing. Martin van Pernis, sinds vorige maand de president van de ingenieursvereniging. Als ingenieurs elkaar ontmoeten, leidt dat tot gesprekken over innovaties en helpt het bij het oplossen van vragen. KIVI NIRIA biedt technici hiervoor 'het ideale platform'. 'We moeten ons meer bemoeien met het formuleren van overheidsbeleid.'

KENGEGEVENS

NAAM	Martin van Pernis
LEEFTIJD	65
TITEL	ing.
OPLEIDING	Elektrotechniek, HTS Den Haag, Rechten en Economie, Erasmus Universiteit Rotterdam
FUNCTIE	president KIVI NIRIA, president-commissaris Dutch Space, commissaris bij onder meer ASMI en Aalberts Industries, voorzitter Vernieuwend Bouwen



PRESIDENT ING. MARTIN VAN PERNIS PLEIT VOOR VERBETEREN NAAMBEKENDHEID KIVI NIRIA

ING. MARTIN VAN PERNIS IS DE EERSTE PRESIDENT van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs die geen ir. is. Hoewel het instituut het onderscheid niet van belang vindt – het KIVI fuseerde in 2004 met NIRIA, de beroepsvereniging van ingenieurs afgestudeerd in het hoger technisch onderwijs – is er toch sprake van een kleine historische gebeurtenis. Van Pernis is overigens vanaf het begin van zijn carrière lid geweest van het KIVI. Hij begon ooit aan een studie Elektrotechniek aan de TU Delft, maar werd in het eerste jaar geveld door de ziekte van Pfeiffer. Het duurde bijna een jaar voordat hij was genezen en toen hij eenmaal weer op de been was, besloot hij om de studie Elektrotechniek eerst te vervolgen aan de hts, met de bedoeling vervolgens de TU-opleiding te doen. Daar kwam het echter niet meer van, omdat Siemens Nederland, waar hij stage had gelopen tijdens zijn hts-opleiding, hem overreedde om daar een betrekking te aanvaarden. Dat was in 1970. Van Pernis zou zijn gehele carrière bij het bedrijf blijven. Voor het bestijgen van de carrière ladder binnen Siemens deed hij nog wel een deelstudie Rechten en Economie aan de Erasmus Universiteit in Rotterdam.

Siemens Nederland is een van de oudste buitenlandse vestigingen van het Duitse elektronicaconcern. Er werken nu ongeveer drieduizend mensen en de omzet bedraagt 1,8 miljard euro per jaar. Van Pernis: 'De helft van wat wij leveren, betreft in Nederland gerealiseerde toegevoegde waarde.' Met Van Pernis krijgt KIVI NIRIA voor het eerst sinds lange tijd een typische vertegenwoordiger van de Nederlandse maakindustrie aan het roer. Hij is onder meer vicevoorzitter van FME-CWM, de werkgeversorganisatie voor de metaal- en elektrotechnische industrie. 'We hebben een fantastische maakindustrie in Nederland', zegt hij als insider van industrieel Nederland, 'maar we zijn er heel bescheiden over. Als je met andere mensen praat over wat we in Nederland produceren, met wat voor technologie we dat doen en wat voor ontwikkelingen daar in zitten, dan blijkt dat bij hen vaak gewoon niet bekend te zijn. Ik noem twee willekeurige voorbeelden: Poly-

norm, dat hier de motorkappen en kofferdeksels van heel veel Duitse auto's produceert, en Paques, een bedrijf in het Friese Balk dat op het gebied van waterzuiveringstechnologie in samenwerking met de Wageningen Universiteit toepassingen maakt die in de hele wereld bewondering afdwingen. Het is belangrijk dat jonge mensen die voor een studiekeuze staan, weten wat voor technische bedrijven er zijn en wat voor interessante ontwikkelingen zich daar afspelen. Ook moeten we oppassen dat we hier niet te ondoordacht de industrie afbouwen, want je ziet alweer productie die naar China is verhuisd, terugkomen. De lonen in China stijgen namelijk en daarmee hun kostprijs, en ook de transportkosten worden steeds hoger. Producteren daar waar de behoefte is, wordt de trend voor de komende twintig tot dertig jaar.'

Het is belangrijk onze kennis bij te houden om met die nieuwe producenten te concurreren, benadrukt Van Pernis. 'Zonder innovatie begin je niets. Mogelijke bezuinigingen op onderwijs zijn dus een punt van grote zorg, of het nu gaat om het universitaire of het middelbare beroepsonderwijs. Nederland zal meer dan ooit moeten investeren in mensen en onderwijs en KIVI NIRIA moet meer doen aan het verbeteren van het imago van techniek en aan zijn eigen naamsbekendheid.' Het viel Van Pernis op dat toen hij aan mensen in zijn omgeving vertelde dat hij voorzitter van de vereniging zou worden, menigeen er blijk van gaf nog nooit van KIVI NIRIA te hebben gehoord. 'KIVI NIRIA heeft te weinig leden, maar er zijn niet te weinig ingenieurs in Nederland, zo'n 240 000. Wij bieden een platform, want het is goed dat ingenieurs elkaar ontmoeten. Dat leidt tot gesprekken over innovaties en helpt bij het oplossen van vragen waar ingenieurs mee rondlopen. Wij zijn een ontmoetingsplek, vooral ook in de regio, dichtbij waar onze leden werken of wonen. En daarvoor zouden we meer leden moeten hebben, hoewel 25 000 niet niks is. KIVI NIRIA organiseert overigens zo'n vijf- à zeshonderd activiteiten per

'Gericht industriebeleid vergt een totaal andere benadering dan het Hollandse loketdenken'

'Wij zijn de ontmoetingsplek voor ingenieurs'

jaar – dat is veel. Maar op die bijeenkomsten zijn of jongeren of ouderen aanwezig; iedereen van middelbare leeftijd is druk bezig met zijn carrière. Dat is een groep die we beter moeten bereiken. We gaan werken met bedrijfslidmaatschappen om de drempel lid te worden lager te maken. De naamsbekendheid kunnen we vergroten met meer bedrijfsbijeenkomsten.’

FOKKER 100

KIVI NIRIA moet zich meer bemoeien met het formuleren van overheidsbeleid, vindt Van Pernis. Een van de beleids-onderwerpen betreft de herindustrialisatie van Nederland. Productiebedrijven die het enige tijd hebben geprobeerd in een lagelonenland, komen soms toch weer naar Nederland terug, bijvoorbeeld omdat hier een betere kwaliteitscultuur heerst. Het plan om weer met vliegtuigbouw te beginnen is een project dat zich zou kunnen ontwikkelen tot een opmerkelijk initiatief van herindustrialisatie. Van Pernis constateert allereerst dat de studie Lucht- en Ruimtevaarttechniek in Delft nog steeds een overstelpende belangstelling geniet. ‘Vliegtuigbouw is nog steeds sexy; de betreffende faculteit is zo’n beetje de grootste in Delft. Daarnaast is het ontwerp van de Fokker 100 nog steeds heel bijzonder, wat aerodynamica en de gelijmde constructie betreft, die zeer licht en buitengewoon sterk is. Dat kunnen ze nog steeds niet nadoen in het buitenland. De vernieuwde versie van de Fokker 100 – als die er komt – mag geclassificeerd worden als een uiterst modern toestel. De markt is veertien jaar na het beëindigen van de productie echter wel bezet door fabrikanten uit Brazilië en China. Maar Nederland stelt daar veel ervaring, waaronder die unieke lijmtchniek, tegenover en er zit dus nog veel doorontwikkelpotentie in het ontwerp.’

Elk nieuw project moet worden beoordeeld op het perspectief, stelt Van Pernis. ‘Het herhalings-effect is van belang. In de industrie is eenmaligheid niet het streven, maar moet er altijd opvolging in productie kunnen zijn. Fokker Space deed vaak technologisch gecompliceerde eenmalige projecten. Als die dan afgerond waren, dan werd er niets meer met de kennis en ervaring gedaan omdat die heel specifiek was. Daarom kijken we bij Dutch Space (de opvolger van Fokker Space, waar Van Pernis president-commissaris is, red.) ook steeds meer naar activiteiten die lang kunnen voortbestaan, een kunstje dat steeds opnieuw en steeds beter is te doen.’

‘Wat Nederland geschikt maakt voor de vliegtuigindustrie, is dat het daarbij gaat om internationale samenwerking, participaties, logistiek van toelevering en assemblage. Wij zijn heel goed in systeemintegratie, omdat we goed zijn in internationaal samenwerken. We spreken onze talen en we hebben een zeer open economie zonder importbeperkingen, want we zijn geen echt industrieland in de zin dat we hier volledig geïntegreerde voortbrengingsketens hebben. We doen altijd een deel, ook als systeemintegrator. We zijn goed in organiseren en improviseren. Kijk naar het succes van de Nederlandse touringcarbouwers.’

Nu de bankencrisis het falen van vrije markten heeft gedemonstreerd, gaan er stemmen op om ook in de rest van de economie de overheid weer meer greep te geven. Er wordt weer gepraat over actief industriebeleid in plaats van het algemene voorwaardenscheppende beleid van de afgelopen jaren. ‘Het creëren van nieuwe business is niet iets dat we aan de overheid moeten overlaten. Een overheid kan nieuwe industriële initiatieven hooguit ondersteunen in de aanloopfase. Het is niet goed als die tien jaar duurt, want dan kan het initiatief kennelijk niet op eigen benen staan. Een nieuwe industrie moet relatief snel in staat zijn om zijn eigen broek op te houden. Dan is in de aanloop een goedkope financiering, belastingkorting of wat dan ook, zinvol om die start sneller te la-



‘We moeten oppassen dat we hier niet te ondoordacht de industrie afbouwen’

ten verlopen en om het hoe dan ook te laten slagen. Maar je moet altijd kijken of je het geld ook kunt terughalen, in de vorm van royalty’s. En je kunt er ook na vijf jaar achterkomen dat je er beter mee kunt stoppen. Dat is geen schande: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.’

Hoe krijgen we weer focus in onze industriepolitiek? ‘Wat we hier wel moeten doen en wat niet, dat begint ermee dat er mensen zijn die ergens heilig in geloven. Zonder motivatie en gedrevenheid lukt er hoe dan ook niets. Dan is er ten tweede een industriebeleid vanuit de overheid nodig waarbij die focus ongelooflijk goed in de gaten wordt gehouden. Dus niet zomaar met geld strooien; overleg alles goed met het bedrijfsleven. Waar zijn we echt goed in of hebben we de potentie om echt goed te worden. De wedstrijd winnen betekent overigens anders en beter zijn dan anderen. De huidige subsidie-regelingen versnipperen alles. Gericht industriebeleid vergt een totaal andere benadering dan het Hollandse loketdenken. Zet nu eens een aantal wijze mannen uit de industrie in zo’n agentschap als SenterNovem. Die snappen dat als je ergens geld in stopt, er ook rendement moet uitkomen. Dan wordt het een uitdaging om met geld meer geld te maken. Kom dan maar met royaltyregelingen: wie het meest afdraagt of terugbetaalt, krijgt ook weer het gemakkelijkst nieuwe financiering.’

‘Wat blijft, is dat we uniek moeten zijn in alles wat we doen’, besluit Van Pernis. ‘En de basis daarvoor is kennis, van specialisten, van ingenieurs. KIVI NIRIA biedt hun het ideale platform.’ ●

www.kiviniria.net

‘Vliegtuigbouw is nog steeds sexy’