

Antwerpen +



Rotterdam = ?



De havens van Rotterdam en Antwerpen zijn nog steeds elkaars grootste concurrent. Ieder voor zich willen ze graag een graantje meepikken van de groeiende wereldhandel. Wordt het niet eens tijd de handen ineen te slaan?

Tekst: Frank den Hoed | Foto: Ton Koene/ANP

Ongemerkt een haven binnenlopen met een *ultra large container carrier*, geschikt om meer dan tienduizend containers in één keer te vervoeren, is onmogelijk. Oók in Rotterdam. Al helemaal als je de honderdste van dit 'formaat van de toekomst' bent. De bemanning van de Evelyn Maersk hield er een paar weken geleden een feestelijke ontvangst aan over.

Hans Smits, directeur van het havenbedrijf, is er trots op. "De haven van Rotterdam is uitstekend geschikt voor dit formaat schepen." Om er direct aan toe te voegen dat het met de haven weer de goede kant op gaat. Want na een dip in de overslag van containers tijdens de crisis, herstelt dit marktsegment zich verrassend snel. In de eerste helft van 2010 werd bijna 18 procent meer containers overgeslagen dan in de eerste helft van het jaar ervoor. ■

Optimistische geluiden. Ze duiden er op dat Rotterdam een stevig graantje meepikt van de zich voorzichtig herstellende wereldhandel. Dat opent perspectieven voor het moment dat het herstel écht doorzet en de wereldhandel – met name door de economische groei in Azië – flink toeneemt. Gokt Rotterdam er op dat het de uitdaging van verdere groei van de wereldhandel alleen aankan, of is de tijd rijp voor een krachtenbundeling met de collega's uit Antwerpen?

OPVALLEND

De geluiden over de kansen van een samenwerking waren het afgelopen jaar nogal uiteenlopend. Toen de Rotterdamse havenbaas Hans Smits er vlak voor de jaarwisseling naar werd gevraagd, klonk hij rond-uit pessimistisch. “We zijn zo vaak afgewezen, dat ik het somber inzie.” Maar niets is veranderlijker dan een mens. “De emotie is nu aan het wegebben”, waren zijn optimistische woorden in *NRC Handelsblad*, nog geen maand later. Hij liet toen weten dat hij en zijn Antwerpse collega-havenbestuurder Eddy Bruyninckx er naar streven om hun bedrijven nauwer te laten samenwerken.

Over de reden voor het ‘plotselinge’ optimisme liet Smits zich niet uit, maar ongetwijfeld heeft het te maken met de ontwikkelingen in het dossier-Westerschelde. Half januari verwierp de Raad van State de bezwaren van de Nederlandse overheid tegen het uitdiepen van de Westerschelde. Door de stellingname van het hoogste rechtscollege komt de toegankelijkheid van de Antwerpse haven voor de grootste

maat zeeschepen ineens een stuk dichterbij. En dat is een factor van belang in de ‘eeuwige’ concurrentiestrijd met Rotterdam.

Gaat de samenwerking tussen de havens er nu dan wel van komen? Het zou opvallend zijn. Want de sentimenten over de onderlinge concurrentie zijn behoorlijk diepgeworteld, en niet alleen vanwege het dossier-Westerschelde. Wederzijdse toenaderingspogingen konden traditioneel op weinig enthousiasme rekenen van de collega's aan de andere kant van de grens. Niet alleen de havenautoriteiten waren weinig toeschietelijk. Ook de nationale overheden leken lange tijd niet of nauwelijks bereid water bij de wijn te doen. Bang als zij waren de mondiale positie van ‘hun’ haven te grabbel te gooien.

Die concurrentiedrang is er nog steeds. “Maar de wereld is de laatste vijftien jaar wel veranderd”, stelt Michiel Nijdam, transporteconoom verbonden aan de Erasmus Universiteit Rotterdam (EUR). De tijd lijkt rijp voor een vernieuwing van de relaties.

DENKFOUT

De havens hebben in het verleden een klassieke denkfout gemaakt, beoordeelt Alex Van Breedam, hoogleraar aan de Antwerp Management School, hun jarenlange fixatie op ‘de eigen waar’. “De havens hebben niet altijd even goed begrepen dat ze deel uitmaken van een *supply chain*. Dat blijkt er alleen al uit dat ze zichzelf jarenlang hebben geprofileerd zonder er voldoende rekening mee te houden dat het de verladings zijn die bepalen waar de goederenstromen naar toe gaan.”

Rotterdam is nog steeds haven nummer 1 in Europa ...

- 1 ROTTERDAM, Nederland
- 2 ANTWERPEN, België
- 3 NOVOROSIYSK, Rusland
- 4 HAMBURG, Duitsland
- 5 AMSTERDAM, Nederland
- 6 MARSEILLE, Frankrijk
- 7 PRIMORSK, Rusland
- 8 LE HAVRE, Frankrijk
- 9 ALGECIRAS, Spanje
- 10 BREMEN, Duitsland

Top-10 havens in bruto gewicht
x 1 miljoen metrische tonnen

... en komt wereldwijd nog in de top-5 voor ...

- 1 SHANGHAI, China
- 2 NINGBO & ZHOUSHAN, China
- 3 SINGAPORE, Singapore
- 4 ROTTERDAM, Nederland
- 5 TIANJIN, China
- 6 GUANGZHOU, China
- (...)
- 16 ANTWERPEN, België

Top-5 havens in bruto gewicht
x 1 miljoen metrische tonnen

BRON: HAVENBEDRIJF ROTTERDAM, HAVEN IN CIJFERS

Die nadrukkelijke concentratie op de eigen kracht, staat ook haaks op een andere ontwikkeling. Verladers zijn de Rijn-Scheldedelta steeds meer gaan zien als één invoerpunt voor Europa, stelt Nijdam. “Veel lading bestemd voor het Europese vasteland is afkomstig uit het Verre Oosten. En dan maakt die tachtig kilometer tussen beide havens het verschil niet meer.” Door beide havens als optie voor hun goederenstromen open te houden, voorkomen ze tegelijkertijd dat ze worden geconfronteerd met een haven met een machtspositie.”

Die verwevenheid tussen beide havens heeft ook een positief effect op het achterland pal daarachter. Het gebied tussen Rotterdam en Antwerpen is een heel aantrekkelijke vestigingslocatie, stelt Nijdam. “Je ziet die ontwikkeling in West-Brabant. Daar hebben zich de afgelopen jaren veel bedrijven in productie en logistiek gevestigd. En als de hele Rijn-Scheldedelta een betere plek is voor logistiek, is dat goed voor Rotterdam, maar ook voor Antwerpen.”

VERTROUWEN

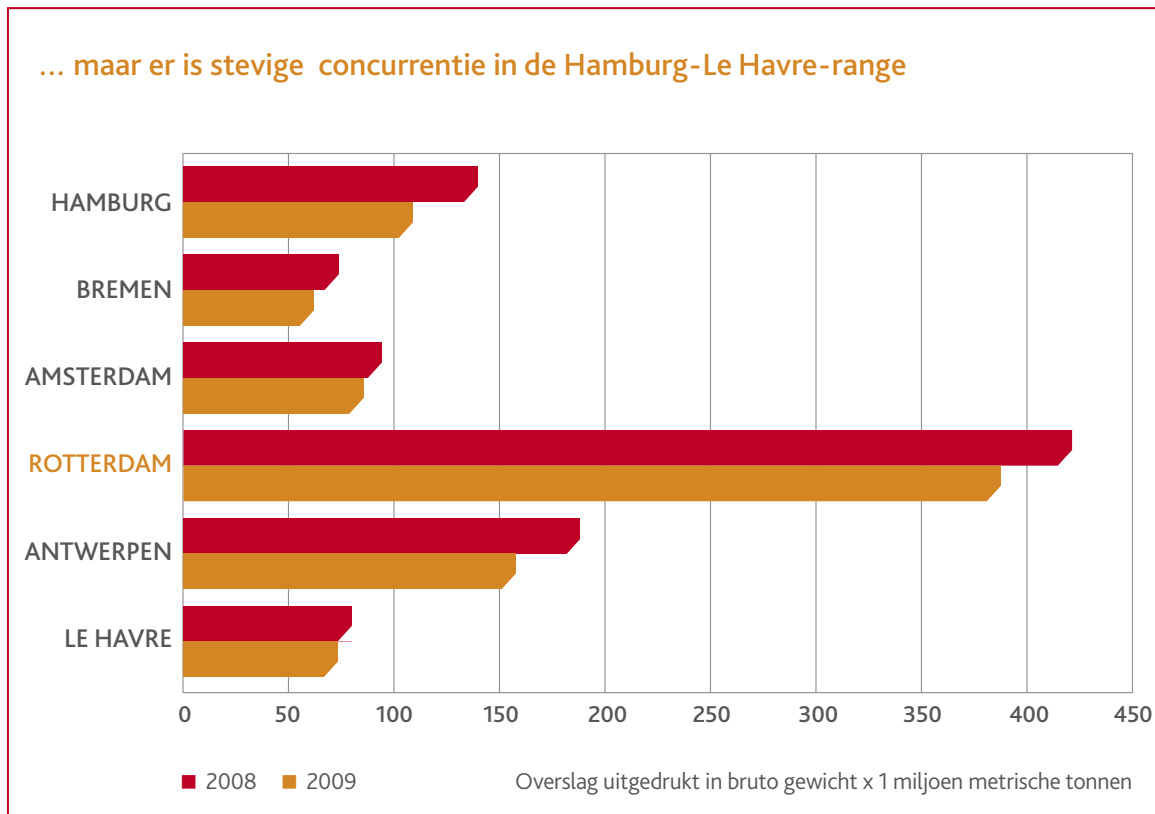
Samenwerking lijkt dus voor de hand liggend. Maar voor zover er al over wordt gepraat, filosoferen de havenautoriteiten nu nog vooral over projecten op bescheiden schaal. Logisch, vindt Nijdam. “In dit stadium wordt samenwerking toch vooral gezocht op niet-concurrentiegevoelige terreinen.” Hij noemt gezamenlijke opleiding van medewerkers als een mogelijkheid. “Zoiets kun je zien als een eerste

noodzakelijke stap om tot elkaar te komen. Je moet elkaar beter leren kennen, vertrouwen opbouwen.” En misschien zit er een gezamenlijke promotie van de havens in bijvoorbeeld China in. Of een gezamenlijk optrekken in de lobby voor achterlandverbindingen. Bijvoorbeeld voor een goederenspoorlijn door Brabant.

Maar er is alle reden voor een verdergaande vorm van krachtenbundeling. Daarmee kunnen de havens elkaar écht versterken en zo hun concurrentiepositie in de Hamburg-Le Havre-range veiligstellen of verstevigen. Samenwerking biedt bijvoorbeeld uitkomst waar het gaat om de verbindingen met het achterland. Want die vormen volgens Nijdam en Van Breedam de achilleshiel van beide havens.

Van Breedam noemt de ‘hardnekkig’ eenzijdige fixatie van de havens op de zee kant als belangrijke oorzaak. “De havens in de Rijn-Scheldedelta hebben de afgelopen jaren vooral geïnvesteerd in stukken kade en in containerterminals. Daardoor hebben ze aan de zee kant heel veel capaciteit gecreëerd. Maar wat ze niet voor ogen hebben gehouden, is dat de toegang tot die capaciteit steeds slechter is geworden.”

Mede dankzij Nederlands protest tegen de dreigende aantasting van het Limburgse natuurgebied De Meinweg ontbeert Antwerpen nog steeds z’n lang gewenste IJzeren Rijn. En de *high tech* Betuweroute verwordt na de Nederlands-Duitse grens tot een ‘boemeltje’, omdat het spoor bij onze oosterburen – ondanks alle mooie toezeggingen uit het verleden – nog steeds niet is aangepast (een situatie waarin voorlopig geen verandering komt).



Ook de toegang per wegtransport wordt er niet beter op. “Stilletjes aan beginnen de havens vast te lopen”, stelt Van Breedam. “En een slechtere toegang leidt er onherroepelijk toe dat de kosten van goederenstromen via die havens sterk oplopen. Dáár zou wat aan moeten gebeuren.”

BRUG TE VER

Nijdam, filosoferend over verbetering van de achterlandverbindingen: “Ik kan me best voorstellen dat de haven van Antwerpen een directe railaansluiting zou willen hebben op de Betuweroute. Zoals ook zoveel binnenvaart vanuit Antwerpen uiteindelijk op de Waal terecht komt.” Van Breedam ziet wel wat in de inrichting van een gemeenschappelijk transferium in het gebied tussen beide havens. “Zo’n overslagpunt biedt je de mogelijkheid om goederenstromen samen te voegen en via spoor of water van en naar de ene of de andere haven te vervoeren.”

Maar zo’n fysieke samenwerking vraagt veel van de betrokkenen. “Als de bestuurders van de Rotterdamse en Antwerpse havens besluiten gezamenlijk een terminal te ontwikkelen om de aan- en afvoer van containers te vergemakkelijken, krijg je te maken met eigendomsverhoudingen, voorrangskwesties. Dan wordt het ineens een stuk ingewikkelder.”

Het verdelen van vrachtstromen alsof het gaat om één havengebied, is volgens Nijdam en Van Breedam in elk geval een brug te ver. Nijdam

noemt als voorbeeld het concentreren van de afhandeling van containerstromen in Rotterdam. “Dat is niet realistisch, want dan zou Antwerpen in een keer zijn positie in die markt wegdoen.”

Maar zelfs een optimalisering van de ladingstromen tussen de havens zal al lastig worden, verwacht Van Breedam. Terwijl daar volgens hem al veel winst mee is te behalen. “Er is nu nog sprake van een onbalans. Die heeft vooral te maken met de volgorde waarin de havens worden aangedaan. “Rotterdam is voor veel rederijen de eerste haven die wordt aangedaan (en van waaruit de verdere Europese distributie plaatsvindt; red.). Dit brengt met zich mee dat er meer import dan export is; doordat veel goederen vanuit het Ruhrgebied via Antwerpen de wereld worden ingestuurd, is er daar juist meer export. Het zou voor beide havens veel opleveren als het ‘onevenwicht’ zou worden gestabiliseerd.”

ALS VANZELF

Maar voorzichtigheid troef lijkt nu nog het credo van de havenbestuurders. Van Breedam vindt dat ook wel weer verklaarbaar. “Op dit moment verliezen Rotterdam en Antwerpen nog hoofdzakelijk stromen aan elkaar. Zolang dat zo blijft, moedigt dat de havens niet aan om het proces van samenwerking te versnellen.” Maar als de transportgroei doorgaat op het niveau van de afgelopen tien jaar, ontstaat de noodzaak tot verdergaande samenwerking vanzelf wel”, verwacht Nijdam. ■



DIRK VISBACH/ANP