

Containervervoer

Een nieuwe markt voor de binnenvaart?

Het klassieke stukgoedvervoer ondergaat enorme veranderingen als gevolg van nieuwe technische en organisatorische ontwikkelingen. Een steeds groter deel van het vervoer geschiedt per container. Deze ontwikkeling heeft belangrijke gevolgen voor de relatie van de Rotterdamse haven met het achterland. De positie van Rotterdam als belangrijkste haven van Europa is afhankelijk van de mate waarin het achterland zich op het vervoer per container zal instellen. In de nabije toekomst zullen inlandcontainerterminals, zowel voor de binnenvaart als voor het spoor, een belangrijke rol gaan spelen.

In dit artikel wordt nagegaan of de opkomst van inlandterminals voor het containervervoer binnen Nederland nieuwe kansen biedt voor de binnenvaart. Daartoe wordt eerst ingegaan op een aantal ontwikkelingen op het gebied van de containerisatie. Vervolgens wordt aan de hand van marktonderzoeken en haalbaarheidsstudies die voor een aantal potentiële vestigingsplaatsen zijn verricht nagegaan wat de rol van de binnenvaart in het inlandcontainervervoer zou kunnen zijn.

Containerisatie

Bij het vervoer van stukgoed is het probleem dat elk goed een aparte behandeling nodig heeft, vanwege verschillen in verpakking, gewicht en afmeting. Dit is arbeidsintensief en tijdrovend. Om dit probleem op te lossen is men, waar mogelijk, op grote schaal overgestapt op vervoer per container. Zo zal naar verwachting de containerisatiegraad in de Rotterdamse stukgoedsector voor nagenoeg alle goederenstromen binnen afzienbare tijd de 100% benaderen 1).

De toename van het gebruik van containers op wereldschaal heeft geleid tot een enorme versterking van de tendens het goederenvervoer zoveel mogelijk te concentreren in een beperkt aantal hoofdstromen, hetgeen heeft geleid tot concentratie in de havensector. Per continent zijn er nog maar enkele centrale havens over, waartussen 'round-the-world services' worden onderhouden 2). De 'trunkline' tussen de belangrijkste havens bevat zelfs landbruggen per spoor over het Amerikaanse continent en over Eurazië. Over het algemeen gaat het vervoer echter per schip, waarvoor op de

hoofdpijn zeer grote schepen worden ingezet.

Uit de tabel wordt duidelijk dat Rotterdam op dit moment de belangrijkste containerhaven van de wereld is. Opvallend op wereldniveau is de opkomst van een aantal Oostaziatische havensteden, hoewel deze qua absolute omvang van de containeroverslag nog sterk achterblijven bij Rotterdam. Binnen Europa zijn vooralsnog geen spectaculaire verschuivingen te constateren.

Over de hele lijn was in de jaren tachtig een groei in het containertransport waarneembaar, hoewel die duidelijk op een lager niveau lag dan de groei in de jaren zeventig. Voor het wereldcontainertransport wordt voor de komende 15 jaar een verdubbeling voorzien van 50 naar 100 mln. teu 3). Het is niet irreëel een dergelijke groei ook voor het Nederlandse containertransport te verwachten. Dit is echter afhankelijk van de vraag of Rotterdam zich als wereldhaven weet te handhaven. Wat dat betreft zijn twee ontwikkelingen van belang. In de eerste plaats is dat de mate waarin het centrum van de wereldhandel zich verplaatst van Europa en de VS naar het Pacific Basin, en in de tweede plaats de ontwikkeling van het achterland van de Rotterdamse haven.

In de onderlinge concurrentie tussen de havens is niet alleen ligging aan diep vaarwater van belang, maar ook een goede service en een snelle afhandeling van de goederen. Goede achterlandverbindingen worden steeds belangrijker. Immers, naast de afhandeling van de geconcentreerde hoofdstroom, is een belangrijke taak van dergelijke havens de distributie op het niveau van een heel continent of grote delen daarvan. Nu met de bestaande overcapaciteit aan de zeezijde van de haven vrijwel geen schaalvoordelen meer te behalen zijn op de hoofdstromen, richten de havens zich meer en meer op het ontwikkelen van de landzijde. Daarbij gaat het om faciliteiten in de havenachterlandverbindingen en ook om wetgeving.

Wat betreft de faciliteiten in het achterland van Rotterdam valt te constateren dat er steeds meer inlandterminals ontstaan. Deze ontwikkeling past in het streven om door middel van een infrastructuur gericht op de mainport een grotere systeembinding tussen haven en achterland tot stand te brengen. In dit kader zou in Nederland ook de oprichting van containerterminals

Tabel. Omvang van de grootste containerhavens van de wereld, in mln. teu

	1982	1983	1984
Rotterdam (Nederland)	2,16	2,31	2,55
New York (VS)	1,91	2,07	2,55
Hong Kong	1,66	1,84	2,11
Kobe (Japan)	1,50	1,62	1,83
Kaoshiung (Taiwan)	1,19	1,48	1,78
Singapore	1,12	1,34	1,55
Antwerpen	0,85	1,03	1,26
Keelung (Taiwan)	0,70	0,94	1,23
Yokohama (Japan)	0,84	0,93	1,10
Hamburg (BRD)	0,89	0,93	1,07
Busan (Zuid-Korea)	0,79	0,88	1,05

Bron: Kamer van Koophandel en Fabrieken Rotterdam.

voor de binnenvaart een bijdrage kunnen leveren aan het bevorderen van de vervoersstroom gericht op Rotterdam. Of oprichting van dergelijke terminals een haalbare kaart zal blijken zal sterk afhangen van de vraag of de binnenvaart in staat is om qua vervoerskarakteristieken aansluiting te vinden bij de logistieke eisen van de verladers.

Inlandvervoer

Onder inland- of achterlandvervoer wordt al het vervoer van goederen, tussen de centrale haven en het achterland verstaan. Een groot gedeelte van de aan- en afvoer van Rotterdam heeft betrekking op plaatsen in de BRD. De verbindingen met het Duitse achterland over de weg, per spoor en voor de binnenvaart (Rijn) zijn goed. Voor het containervervoer binnen Nederland heeft de verlader momenteel de keuze uit twee alternatieven, namelijk wegvervoer en vervoer per trein. Voor het containervervoer is de verwachting dat het aandeel van de binnenvaart – met name via de Rijn – en het aandeel van de trein zullen toenemen. Dit zal een gevolg zijn van de toenemende schaal waarop het vervoer met containers zal gaan plaatsvinden, waardoor ook binnen Europa geconcentreerde hoofdstromen van containers zullen ontstaan. Tevens is het op termijn denkbaar dat de energieprijzen, inclusief milieuschade van energieverbruik, zo zal stijgen dat de binnenvaart en de trein in een gunstiger concurrentiepositie komen ten opzichte van het wegvervoer. Voor het vervoer over korte afstand rond de centrale haven en rond de rail- en binnenvaarterminal blijft het wegvervoer dominant. Voor rail en binnenvaart zal er dus doorgaans sprake

1) Havenbedrijf der gemeente Rotterdam, *Prognoses van de goederenstroom door de Rijnmondhaven voor 1990, 2000 en 2010; prognoses met het goederenstromenmodel 5*, Rotterdam, 1985.

2) Y. Hayuth, *Intermodal transportation and the hinterland concept*, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 1982, nr. 1.

3) *Economisch Dagblad*, *Vervoerskrant*, 12 mei 1986.

zijn van gecombineerd vervoer. Verwacht wordt dat het aandeel van het wegvervoer in de totale vervoersstroom enigszins zal afnemen, hoewel in absolute zin nog sprake kan zijn van een stijging.

Door de snelle opkomst van inland-terminals voor containertransport over water in West-Duitsland is ook in Nederland belangstelling ontstaan voor de mogelijkheid van inlandvervoer over water. Daarvoor zijn twee oorzaken aan te wijzen. Allereerst zien de verschillende regionale en lokale overheden het bevorderen van het totstandkomen van een inlandterminal als een middel ter stimulering van de regionale economie. Ten tweede past de aanleg van inlandterminals uitstekend in het streven van het gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam om de binding met het achterland te versterken. Men ziet de uitbreiding van de keuzemogelijkheden ten aanzien van de vervoersalternatieven als een verbetering van de dienstverlening aan de verladers. Inmiddels zijn er diverse haalbaarheidsstudies naar dergelijke 'natte' containerterminals verricht, namelijk voor Twente, Sneek, Groningen/Sneek en Nijmegen. Voor Meppel is een studie in de maak, en voor Tolkamer is er een in voorbereiding ⁴⁾. Van groot belang is verder de ervaring die is opgedaan met de terminal van ContainerVaart Euregio (CVE) in Hengelo, die, anderhalf jaar na de opening, op 1 augustus 1986 haar poorten weer heeft gesloten. De empirische onderzoeken en de geschiedenis van CVE geven een goed beeld van de regionale containermarkt en de mogelijkheden voor de binnenvaart. In het onderstaande worden de belangrijkste uitkomsten samengevat.

De omvang van de regionale containermarkt blijkt voor de verschillende vestigingsplaatsen erg te verschillen. Het marktgebied rond een terminal heeft een straal van ongeveer 50 kilometer, omdat op grotere afstand gecombineerd vervoer veelal niet aantrekkelijk is. Deze benadering levert voor Hengelo een marktpotentieel op van 10.000 teu, en voor Nijmegen een marktpotentieel van 17.000 teu. Het marktpotentieel voor Sneek en Groningen is veel groter.

De marktaandelen voor de vervoersopties wegvervoer, rail en binnenvaart lieten zich in Twente vaststellen op het moment dat de binnenvaartlijndienst nog operationeel was. Een ruwe schatting kwam uit op ongeveer de helft voor het wegvervoer, en een kwart voor binnenvaart en rail ieder. De laatstgenoemde twee kunnen als elkaars directe concurrenten beschouwd worden. Het interessante van de Twentse situatie is dat deze laat zien dat de vervoersopties binnenvaart en rail – die beide nieuw waren – erin geslaagd zijn om in anderhalf jaar tijd meer dan de helft van het containervervoer voor grotere bedrijven in handen te krijgen.

Voor het Noorden werd een marktaandeel van 60% voor het spoor ge-

vonden, voor Nijmegen is hiervan geen schatting gemaakt. Railvervoer blijkt in het Noorden een stevige marktpositie opgebouwd te hebben, hetgeen mede te verklaren is uit de relatief grote afstand tot de zeehaven Rotterdam en de grote hoeveelheden te vervoeren containers. Negentig procent van de maritieme containers naar en uit het Noorden gaat via Rotterdam. Een beperkt aantal ladingbelanghebbenden is in het Noorden verantwoordelijk voor het overgrote deel van de totale containerstroom. Deze bedrijven vervoeren gemiddeld 3.000 containers per jaar. Uit alle informatie blijkt een nogal scheve verdeling tussen aan- en afgevoerde volle containers. In het Noorden is deze het sterkst met een verhouding van 1:10. Uit de Twentse cijfers blijkt een iets gunstiger verhouding.

Zowel Twentse als noordelijke bedrijven bleken positief te oordelen over de bestaande vervoersmogelijkheden. In Twente gold dit óók voor de gebruikers van de destijds nog operationele binnenvaartoptie. De betrokkenen in het Noorden gaven duidelijk te kennen dat ervaringen met de huidige vervoersopties op zich zelf géén aanleiding zijn om voorkeur te geven aan een nieuwe optie. Of men deze zal benutten wordt afhankelijk gesteld van factoren als flexibiliteit, snelheid, vervoersfrequentie, betrouwbaarheid en kosten. De conclusie in het noordelijke onderzoek was dan ook dat de binnenvaartoptie alleen kans van slagen heeft als bijna elke werkdag een afvaart plaatsvindt, er volcontinu gevaren wordt, er een voorziening getroffen wordt waardoor ook bij slechte weersomstandigheden (strengere vorst, dichte mist, harde wind) het vervoer geregeld is, en de vervoerskosten lager uitvallen dan voor de andere opties.

Of inderdaad een concurrerend tarief te bieden is hangt af van de kosten van het varen, de inlandterminal, de organisatie die het geheel exploiteert, de zeehaventerminal en het voor- en nansport. Verder is nog relevant de vraag of aan de overslag gekoppelde andere activiteiten voor een aanvullende opbrengststroom kunnen zorgen. Wat het laatste betreft, gaat het vooral om de mogelijkheden van groupage, het in depôt houden van containers, containerreparatie en opslag van lading. In het noordelijke onderzoek wordt geconcludeerd dat deze activiteiten niet van wezenlijk belang zullen zijn voor de exploitatiekansen van de terminal en dat ze daarom bij het beoordelen van de haalbaarheid geen zwaar gewicht moeten krijgen. Ook het Nijmeegse onderzoek concludeert dat de inkomsten uit groupage, opslag en andere nevenactiviteiten niet overschat mogen worden. Desondanks berekent men in dat onderzoek een opbrengst van ongeveer f. 1 mln. Mede daardoor wordt een investering in de terminal voorzien van f. 7 mln. Er wordt géén evaluatie gegeven van de mogelijkheid om dan met een concurrerend tarief te kunnen komen. Uit wat bekend

is over tarieven van rail- en wegvervoer kan echter afgeleid worden dat met een investering van deze omvang bij een verwachte hoeveelheid te transporteren containers van 7.000 een succesvolle concurrentie onmogelijk is.

Het noordelijk onderzoek gaat uit van een wat bescheidener en daardoor goedkopere opzet van de terminals. In dit geval blijkt de binnenvaartoptie perspectief te bieden als ten aanzien van een aantal kostencomponenten vooraf afspraken te maken zijn over verlaging ten opzichte van de gebruikelijke niveaus. De slaagkans wordt nog vergroot als overheden bereid zijn een bijdrage te leveren in de vorm van investeringssubsidies en participatie in de aanloopverliezen. Als op deze wijze een aantrekkelijk tarief bereikt kan worden, zou voor de binnenvaart het eerdergenoemde marktaandeel van 20 à 30% haalbaar kunnen zijn. Er moet dan wel een actieve acquisitiestrategie gehanteerd worden, die zich vooral richt op containersgebruikende bedrijven in het Noorden. Het blijkt namelijk dat voor 70 à 80% van de te transporteren containers de 'merchant haulage'-formule gehanteerd wordt, met andere woorden de producent bepaalt het vervoer. Voor het Noorden is op basis van de resultaten van het genoemde onderzoek besloten de acquisitie te richten op enkele grote verladers.

De resultaten van het empirisch onderzoek overziende en het experiment in Hengelo leiden tot de conclusie dat er nog géén aanleiding is om in het algemeen erg positief te zijn over de kansen voor de binnenvaart in het Nederlandse containervervoer. Het lijkt erop dat de belanghebbenden de neiging hebben bepaalde problemen en kostenaspecten te onderschatten. Een rendabele exploitatie met een redelijk marktaandeel lijkt voor het Noorden gezien de marktomvang nog het best haalbaar. Voor lokale en regionale overheden elders in het land is er zodoende weinig reden om zich in te zetten voor inlandterminals voor de binnenvaart.

Conclusie

In het goederenvervoer is momenteel sprake van een aantal grote veranderingen ten gevolge van nieuwe technologische en organisatorische ontwikkelingen. Op mondiaal niveau vindt een optimalisatie van de transport- en informatieketens plaats door het zoveel mogelijk concentreren van goede-

⁴⁾ Zie b.v.: Ingenieursbureau Oranjewoud BV, *Inland container terminal voor de binnenvaart in Sneek*, Heerenveen, 1985; Buro Bartels en het Geografisch Instituut van de Rijksuniversiteit Groningen, *De haalbaarheid van een binnenvaartlijndienst voor containers van Rotterdam naar het Noorden des Lands*, Oudemolen, 1986 (vertrouwelijk); TCH, *Haalbaarheidsstudie containerterminal Nijmegen*, Rotterdam, 1986 (vertrouwelijk).

renstromen in een beperkt aantal hoofdstromen tussen een aantal centrale havens. Deze ontwikkeling heeft geleid tot een groei van de containerisatie en stelt tevens hogere eisen aan lokale, nationale en continentale aanvoerlijnen. Voor de distributie vanuit de centrale havens ontstaan geconcentreerde containerstromen, die ten dele met binnenvaartschepen kunnen worden vervoerd. Een ontwikkeling naar inlandterminals voor de binnenvaart wordt dan ook door de centrale havens gestimuleerd.

Naast dit veranderingsproces op basis van economische motieven binnen de vervoersmarkt, is er tegelijkertijd een ontwikkeling gaande bij de verladers (zij die de goederen voor transport aanbieden). Hier stelt het logistiek management strengere eisen aan het transport- en distributiesysteem. Ook die ontwikkeling resulteert in een toenemende aandacht voor het achterlandvervoer van zeehavens en een groei van de containerisatie.

Het blijft echter de vraag of vanuit deze logistieke eisen het containerver-

voer via de binnenvaart voor de Nederlandse verhoudingen mogelijk en gewenst is. Uit onderzoek verricht in Nijmegen en Noord-Nederland wordt duidelijk dat de binnenvaart alleen dan kans van slagen heeft wanneer sprake is van frequente afvaarten, volcontinu varen en een sterk concurrerend tarief. Overheidsbijdragen in de investeringen en aanloopverliezen en lange-termijnafspraken over overslagkosten in Rotterdam vormen daarin belangrijke factoren. Ten slotte moet een groot gewicht worden toegekend aan een terzake kundige organisatie, die op korte termijn het vertrouwen van de verladers weet te winnen.

C.P.A. Bartels
R. ter Brugge
W. Cnossen
J.J. Wieringa

De heer Bartels is werkzaam bij Buro Bartels, de overige auteurs waren ten tijde van het onderzoek werkzaam bij het Geografisch Instituut van de Rijksuniversiteit Groningen.