

De rol van het water

Bij het aantrekken van economische activiteiten naar de Randstedelijke havens wordt de kwaliteit van de logistieke dienstverlening en van de achterlandverbindingen steeds belangrijker. De concurrentie in de toekomst wordt steeds meer een concurrentie tussen complete transportketens. Dit vereist een optimale afstemming tussen de verschillende vervoersmodaliteiten: binnenvaart, rail en wegvervoer.

DRS. H.W.H. WELTERS*

De economische geschiedenis van de lage landen, als delta van Rijn en Maas gelegen aan de Noordzee, is nauw verbonden met de beheersing van het water. In 1340 construeerde men de dam in de Rotte: Rotterdam. Via een gelijke manoeuvre in de Amstel is Amsterdam aan zijn bestaansgrond gekomen. In 1869 kreeg Pieter Caland zijn Nieuwe Waterweg gereed. Rotterdam telde toen 137.000 inwoners; in 1810 waren het er 67.000. Om twee maal zo groot te worden was toen nog zestig jaar nodig. Dat ging na 1870 anders. In 1930 had Rotterdam vier maal de omvang van 1870: 587.000 inwoners. De intelligente verbinding van Caland tussen twee 'waterpartijen' was ongetwijfeld de aanjager van deze groeiexplosie. Met het Noordzeekanaal werd Amsterdam op vergelijkbare wijze bediend. In Rotterdam worden thans meer dan 30.000 schepen per jaar afgehandeld in een groot aantal kunstmatig gegraven havens. Aan al dat graafwerk danken we nu ook een uitgebreid stelsel van kanalen en gekanaliseerde rivieren.

Waar wordt gesproken over de Randstad als 'Gateway to Europe' is het transport over water dan ook een 'quantité dominante'. Van de totale goederenstroom die ons land binnenkomt (in 1987 340 mln. ton) neemt de zeevaart 71% en de binnenvaart 12,5% voor haar rekening. Bij het goederenvervoer uit Nederland (270 mln. ton) zijn de percentages resp. 27 en 39. In het navolgende wil ik enkele opmerkingen maken over de positie die de Randstad in dit verband thans inneemt en de vraag hoe deze positie in de toekomst kan worden behouden en uitgebouwd.

Daaraan voorafgaand moet mij echter nog één opmerking van het hart. Nederland distributieland prima! Mainportfuncties voor de havens en Schiphol prima! Maar dat betekent tevens een almaar groter wordende stroom goederen en mensen, die dan ook 'infrastructureel' op gang gehouden moet worden. In een zich steeds meer tot 'global village' ontwikkelende wereld positioneert Nederland zich als 'Gateway to Europe'. Een zelf gekozen positie, die echter, wanneer het om de aanleg van infrastructuur gaat – van tunnels bij voorbeeld – wegens gebrek aan financiële middelen al snel tot halfslachtigheid bij de uitwerking van het beleid voert. De grote staatsschuld – in feite in het verleden verbruikte spankracht – en het financieringstekort spelen daarbij een sinistere rol. Op het moment dat de aanleg van infrastructuur daardoor afhankelijk wordt van allerlei vormen van privaat-publieke financiering is er in feite sprake van een verwatering van verantwoordelijkheden.

Achterlandverbindingen

De Nederlandse havens ontleen hun huidige positie in overwegende mate aan de effectieve 'verknoping' van ligging en achterlandverbindingen. De gunstige ligging maakte Amsterdam en Rotterdam zelfs meer tot Europese dan tot Nederlandse havens. Maar dit schept voor de achterlandverbindingen zijn eigen verplichtingen: Amsterdam en Rotterdam zullen uiterste aandacht aan de kwaliteit van de aan- en afvoerlijnen met het achterland moeten besteden om de geclaimde positie op de Europese markt overeind te kunnen houden. Een adequate reactie op de snelle ontwikkelingen op de markt, in de logistiek en in de Europese vervoerspolitieke situatie zullen meer inspanning vereisen dan tot op heden nodig was.

Voor zover de markt in het geding is, is er sprake van een aantal dynamische keuzefactoren:

- door veranderende conditionering van de lading – denk aan containers, neo-bulk, enzovoorts – en schaalvergroting op het zeetraject winnen de kosten voor het aansluitende of voorafgaande transport over land voortdurend aan gewicht of domineren in vele gevallen zelfs. Voor de totale transportkosten in de keten wint de wijze waarop het vervoer over land gebeurt aan relevantie. De traditionele reder, die alleen aandacht had voor de mate van vulling van zijn schepen en de wijze waarop zijn spullen aan land werden getild, bestaat niet meer. Met name in de containervaart vormen de containers, ook qua investering, als het ware het verlengstuk van het schip, waarvan de dispositie zowel over zee als over land nauw luistert. De aandacht voor de achterlandlogistiek is hiermee voorgoed gewekt;
- de omvang van het schip houdt direct verband met een groot aantal met het zeetraject samenhangende factoren en met de keuze van locatie, het aantal aan te lopen havens en de kwaliteit en kosten van de achterlandverbindingen. Bij doorvoering van 'single'- of 'mainport'-bediening worden (delen van) het zeetraject door vervoer over land gesubstitueerd. Alleen bij adequate af- en aanvoermogelijkheden zal de reder tot een dergelijke mainport-bediening kunnen besluiten;
- de concurrentie van de toekomst is niet meer alleen de concurrentie tussen zeehavens, maar wordt hoe langer

* De auteur is directeur van de Havenondernemersvereniging SVZ.

hoe meer de concurrentie tussen transportketens. Het is dan voor de hand liggend dat de totale kosten van de verschillende 'huis-tot-huisroutes' met elkaar zullen (en kunnen) worden vergeleken. De keuze van de aanloophaven hoeft bij de keuze tussen transportketens niet meer dominant te zijn, dat kan dan net zo goed de kwaliteit van de achterlandverbinding zijn. Amsterdam en Rotterdam mogen daarom niet meer vertrouwen op de kwaliteit van hun havens alleen, maar zullen ook voor goede aan- en afvoerlijnen over land moeten zorgen;

- bij het op gang zijnde proces van de (wereldwijde) (her)inrichting van productie-, distributie-, en informatienetwerken ligt ook een vergroting van de keuze van Europese vestigingsplaatsen en aanloophavens voor de hand. Aan de orde is dan een locatie in Noord-Duitsland, nabij de westelijke havens of zelfs de Middellandse-Zeehavens. Ook bij dit soort beslissingen moeten we er op rekenen dat de achterlandverbindingen onder de loep worden genomen.

Randstad of maritieme Euregio?

Het Europa zonder grenzen wordt een Europa der regio's. Zeker op den duur lijkt deze voorspelling niet zonder realiteitswaarde. De vraag is waar dan de grens van de Randstedelijke regio komt te liggen. Voor zover maritieme en aanverwante activiteiten het 'bindmiddel' zijn, lijkt het zinnig de blik ook op Antwerpen (en Zeebrugge) gericht te houden. Maar wanneer we het over de maritieme Euregio hebben als de relatie van Amsterdam/Rotterdam met Antwerpen, halen we ook complexiteit in huis. Aan een 'strategische alliantie' met Antwerpen lijken we voorlopig dan ook nog niet toe.

En toch, wanneer Philips en Siemens samen in chips gaan (gingen inmiddels, strategische allianties kunnen ook stuk) en Renault en Volvo in auto's, waarom zouden Amsterdam/Rotterdam en Antwerpen dan niet gezamenlijk een EDI-systeem (electronic data interchange) kunnen ontwikkelen? Tussen Antwerpen en Amsterdam/Rotterdam verkeren jaarlijks zo'n 250.000 containers; zeer vele bedrijven hebben dependances in de andere stad; er is een 'gemeenschappelijke vijand', namelijk de Duitse Noordzeehavens (of zelfs Zeebrugge); de Duitse vervoerspolitiek moet in gemeenschappelijkheid bevochten worden; een route naar de Oosteuropese landen zou gezamenlijk ontwikkeld kunnen worden; het directe achterland (Randstedelijk gebied, Moerdijk, Breda, enzovoorts) is nodig voor opvang van bedrijvigheid uit de mainports, enzovoorts, enzovoorts. Het gaat er om te ontdekken hoe ver de individuele cirkels Amsterdam en Rotterdam en de individuele cirkel Antwerpen over elkaar geschoven kunnen worden om het gemeenschappelijke belang van beide te kunnen definiëren.

Dit moet gebeuren in de wetenschap dat Amsterdam/Rotterdam en Antwerpen concurrenten op het scherp van de snede zullen blijven. Aan de hand van enkele actuele doelstellingen kan dit worden geïllustreerd: mainport, toegevoegde waarde en plaats in de logistieke keten. 'Mainport' blijven betekent niets anders dan dat Rotterdam er voor moet zorgen dat hier de schepen voor de kade komen en niet in Antwerpen (of Zeebrugge). Het zal echter niet zo zijn dat de schepen daarna niet naar Hamburg of Bremen zullen doorvaren. Eén aan te lopen haven per maritieme regio wordt de vermoedelijke uitkomst en dat zou voor onze regio niet Antwerpen of Zeebrugge moeten zijn. Ander voorbeeld: waarde toevoegen betekent grotendeels niets anders dan in Amsterdam/Rotterdam of ergens in de Randstad dingen doen die ook elders kunnen gebeuren; in Antwerpen of in het achterland bij voorbeeld. Bij de

concurrentie tussen transportketens, die op bepaalde marktsegmenten steeds meer die tussen havens vervangt, wordt de haven als logistiek knooppunt belangrijk. Worden vanuit Amsterdam/Rotterdam logistieke (verdeel-)systemen opgezet of vanuit Antwerpen?

Met het oog op de arbeidsverdeling moet een verstandige verdeling van activiteiten over de gehele regio en de daar naartoe of daar vandaan leidende vervoersassen tot stand komen. Waar het om gaat is dat de Randstad, c.q. de mainports binnen die Randstad, zich ieder voor zich tot trekker van de omliggende regio ontwikkelen, zodat 'op de markt' een breed pallet van activiteiten kan worden aange trokken. Voor een eenzijdig accent op de Randstad als de plek waar alle activiteiten plaats zouden moeten vinden, is Nederland te klein.

Vestigingsplaatsfactoren

De gateway-functie van de Nederlandse mainports houdt meer in dan het aantrekken van doorvoergoederen. Het accommoderen van allerlei activiteiten in de zakelijke en logistieke dienstverlening is de feitelijke doelstelling, zeker voor de toekomst. Belangrijke vestigingsplaatsfactoren zijn in dit verband het fiscale en het sociale klimaat en het op de aanwezigheid van buitenlanders gerichte voorzieningenniveau (Japanse scholen bij voorbeeld). Het groene hart en de duinen (die in het inleidende artikel worden genoemd) zijn ook meegenomen, maar daar mag de Randstad zich niet te rijk mee rekenen. Hamburg heeft tenslotte ook zijn Alster en zijn Blankenese, Frankfurt de nabijheid van de Taunus, Brussel de Ardennen en Parijs binnenkort zijn Disneyland, om maar wat te noemen.

Sociaal klimaat

Wat het sociale klimaat betreft zitten de mainports in de etalage. Eventuele (stakings-)ellende wordt meteen geëxporteerd, nooit vergeten en moeilijk vergeven. Het regelen van de arbeidsverhoudingen vraagt van betrokkenen uiterste fijngevoeligheid, enerzijds omdat het om veelzijdige en flexibele dienstverlening aan een wereldmarkt gaat en anderzijds omdat 'het toevoegen van waarde' in 95% van de gevallen betekent dat er in de mainports om activiteiten moet worden geconcurrereerd. Containers kunnen in de haven gestript en gestuft worden, maar ook in Venlo of Duisburg. Fruit kan in de haven in netjes verpakt worden of bij de groothandel. Dit vraagt van de sociale partners behoorlijk wat nuancerend inlevingsvermogen.

De Japanners komen

Bij het opbouwen van een goed vestigingsklimaat vragen de Japanse bedrijven speciale aandacht. De Japanners hebben in verband met Europa '92 en de ontwikkelingen in Oost-Europa een nieuwe interesse voor Europa opgevat. Zelf is het land de laatste fase van expansie binnengetrepen. Een Japanse investeringsgolf in logistieke ketens en distributiefaciliteiten in Europa komt er aan. Is de Randstad er klaar voor? Hebben we de instrumenten om de Japanners hierheen te krijgen, c.q. bij onze burens vandaan te houden? Oost-Europa mag dan ons aller aandacht hebben, aan de Japanse kant dringt de tijd nu echt.

Binnenvaart: groei en functieverbreiding

De vraag naar de toekomstwaarde en uitbouwcapaciteit van de binnenvaart dient zich aan. Bij de beantwoording beperken we ons in hoofdzaak tot de containervaart met de rechtvaardiging dat hier naar alle waarschijnlijkheid de

grootste groei terecht zal komen. De binnenvaart kan niet zonder meer grote delen van het wegvervoer overnemen, tenzij het om containers gaat (naast eventuele groeimarkten als vervoer van gassen en gevaarlijke chemische producten).

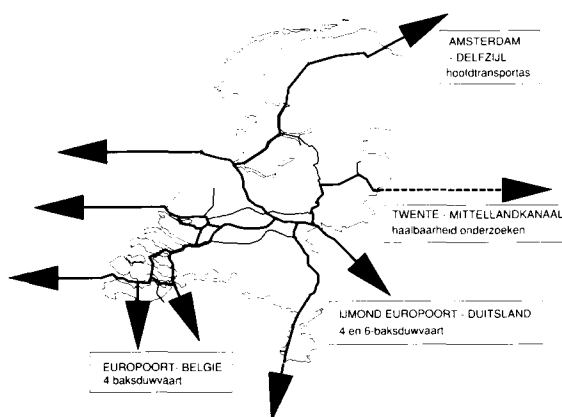
Voor een voorspoedige aanwas van het containervervoer over in het bijzonder de Rijn, is sleutelen aan drie omstandigheden van belang:

- de effectiviteit van het verzamelen van de containers in de havens dient te worden vergroot. De mogelijkheden daartoe worden op dit moment onderzocht via het RIL-project (Rotterdam interne logistiek);
- de bedrijfsvoering op de Rijn kan wellicht worden verbeterd (scheepsgrootte, aantal aan te lopen terminals, slotcharters, shuttle-service enzovoorts). Dit aspect regeert uitsluitend de bedrijfstak zelf;
- de actieradius in het Duitse achterland moet worden verbeterd. Via operationalisering van de volgende formule zou de reikwijdte van Rotterdam in het Duitse achterland aanzienlijk verbeteren: pendel met zo groot mogelijke hoeveelheden containers naar een bepaald aantal Rijnterminals en zorg voor passend aansluitend rail- en wegvervoer naar Duitse en verder weg gelegen internationale bestemmingen. Omdat de Rijnvaart, relatief gezien, met een zeer laag kostenpeil werkt, wordt hierdoor de totale afstand waarop vanuit Rotterdam concurrerend geopereerd kan worden, sterk vergroot. De Duitse vervoerspolitiek staat hierbij echter in de weg. Van geen enkele Rijnterminal wordt aansluitend railvervoer aangeboden. Hierop rust een door de Duitse zeehavens geïnspireerd 'verbod' omdat dit de concurrentiekracht van Rotterdam enorm zou vergroten. Voor het aansluitende wegvervoer gelden de beperkingen van het Duitse vergunningstelsel. De vrije dispositie van containers wordt hierdoor onnodig gehinderd.

Wegvervoer: selectieve groei

De prognoses van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam laten zien dat het containervervoer fors zal blijven groeien. In het Goederenstroommodel VI van juli 1990 wordt een toename geraamd van de aan- en afvoer van containers over zee via Rotterdam van 2,4 mln. stuks in 1989 naar 5,8 mln. stuks in 2010. Dit betekent dat het wegvervoer vastloopt wanneer deze groei te eenzijdig bij het wegvervoer terecht zou komen. Om dit probleem te

Figuur. Meer aandacht voor vaarwegen



Bron: Nederland Distributieland.

ondervangen is voor de bedrijfstak wegvervoer in de toekomst wellicht een herschikking bespreekbaar, waarbij de relatief eenvoudige containertrucking wordt ingewisseld tegen meer hoogwaardige vormen van wegvervoer, zoals hangend vervoer, vervoer van verse producten, groupagevervoer, enzovoorts. Het idee dat hierachter zit is niet alleen groeibeheersing in het wegvervoer, maar ook het doelgericht inzetten van de vervoersvormen spoor en binnenwater, die zich door de inherente intermodaliteit van de container uitstekend lenen voor containervervoer. Er zou zinniger gebruik moeten worden gemaakt van de eigenschap dat de container gemakkelijk overzetbaar is van de ene verkeersdrager op de andere. Dit betekent groot-schalig vervoer per binnenschip (en per rail) naar het achterland, zodat het effect van grootschalige aanvoer over zee op die manier ook over land wordt vastgehouden, en pas op het allerlaatste moment, over de kleinste mogelijke afstand, de container over de weg wordt uitgereden.

Binnenlands vaarwater

Ten opzichte van de langere afstanden naar Duitsland wegen bij containervervoer per binnenschip in binnenlandse bestemmingen de kosten van het ophalen van de containers in de havens en de overslag en het uitrijden over de weg zwaarder in de totale transportkosten. Anders gezegd, de afstand die met de lage-kostenproducent binnenschip kan worden afgelegd, is relatief kort, waardoor minder op dit traject kan worden inverdiend en de concurrentiekracht afneemt. Te meer daar het wegvervoer op de korte Nederlandse afstanden niet zelden in staat is twee ritten per dag te produceren. Een tweede handicap schuilt in het potentieel. Bij vervoer naar het Ruhrgebied is dat zonder meer voorhanden. Geldt dat ook voor Twente, Groningen, Friesland en Limburg? Het binnenschip opereert grootschalig. Met een beetje behoorlijk schip wordt al vlug de hele markt afgeroomd, waarbij een belangrijk deel van die markt echter nimmer potentieel voor het binnenschip zal zijn. Met name last-minute-containers, containers in driehoeksverkeer enzovoorts, vallen hierbij uit de boot. En dan zijn er de spoorwegen nog, die eveneens grootschalig opereren. Of er voor twee van dergelijke producenten een plaats is op de in omvang relatief bescheiden Nederlandse markt, blijft een open vraag.

Tot slot

Binnen het bestek van deze uiteenzetting wordt de lezer een opsomming bespaard van voorkeuren voor concreet aan te leggen of te verbeteren infrastructuurprojecten voor de binnenvaart en de vaart op de internationale binnenwateren. Daarvoor ontbreekt trouwens de specifieke kennis. Bij de selectie van projecten is het belang de volgende criteria aan te houden:

- is er sprake van een corridorfunctie; is er derhalve een functie in de sterk groeiende markt voor aan- en afvoer naar Europese bestemmingen, zodat verbeteringen hier een rechtstreekse versteviging van de gateway-functie van Nederland opleveren?
- is er ruimte voor functieverbreiding van de binnenvaart? Wat kan de binnenvaart, gesplitst naar bestemming, nog meer doen dan ze al doet en wat is daarvan de uitwerking op de modal split? Pas als dit helder is, zal duidelijk zijn hoeveel (extra) aandacht de aanleg en verbetering van de infrastructuur voor de binnenvaart verdient.

H.W.H. Welters