



## Tussen wal en schip

**Auteur(s):**

Timmermans, W.  
Redacteur ESB

**Verschenen in:**

ESB, 87e jaargang, nr. 4355, pagina 281, 12 april 2002

**Rubriek:**

Van de redactie

**Trefwoord(en):**

**Bij een lijsttrekkersdebat van vno-ncw West dat onlangs werd gehouden, gingen de lijsttrekkers van zeven politieke partijen in de regio Rotterdam met elkaar in discussie. Als het aan lijsttrekker Pim Fortuyn van Leefbaar Rotterdam ligt, wordt de controle op de doorvoer van goederen in de Rotterdamse haven verder verscherpt. Zijn opponent in de discussie, Nico Janssens, VVD-lijsttrekker in Rotterdam, had meer oog voor de concurrentieverhoudingen en efficiëntie van de havenbedrijven<sup>1</sup>. Meer veiligheidsmaatregelen kunnen de internationale handel zeer ernstig verstoren. De introductie van het concept 'just-in-time' binnen de moderne logistiek, maakt bedrijven extreem kwetsbaar voor vertragingen in verschepingen. Is het eigenlijk wel nodig dat containers strenger worden gecontroleerd? En zo ja, wat betekent het voor het bedrijfsleven in het algemeen en de concurrentiepositie van het Nederlandse havenbedrijf in het bijzonder als iedere container door de scaninstallatie heen moet? De tegenstelling internationale handel versus internationale veiligheid blijkt minder scherp te zijn dan gedacht.**

In december aanstaande wordt door de Internationale Maritieme Organisatie van de Verenigde Naties (IMO) een conferentie gehouden over nieuwe regels omtrent de veiligheid van havens en het voorkomen dat schepen worden gebruikt door terroristische organisaties<sup>2</sup>. Voor mensen die sinds 11 september terrorisme vooral in verband brengen met vliegtuigen, klinkt dit wellicht vreemd in de oren. Echter, volgens Amerikaanse inlichtingendiensten heeft het terreurnetwerk Al

Qa'ida van Osama bin Laden al 23 schepen in de vaart. Om te voorkomen dat terroristen vrachtschepen gebruiken om nieuwe terreuraanslagen te plegen, willen de Amerikanen binnenkort in 361 van haar havens elke binnenkomende container gaan scannen<sup>3</sup>. Met containers wordt ongeveer negentig procent van het wereldwijde goederenvervoer verzorgd, terwijl gemiddeld slechts twee procent van deze containers aan een fysieke inspectie wordt onderworpen door de douane. De kosten kunnen enorm oplopen. Er zullen extra arbeidskrachten nodig zijn bij de douane, er zullen scaninstallaties moeten worden aangeschaft (tunnels met röntgenapparatuur waar vrachtwagens door worden gereden) en er moet rekening worden gehouden met kosten die verband houden met congestie en vertragingen. Het is noodzakelijk dat containers strenger worden gecontroleerd, maar er is hier sprake van afruil tussen internationale handel en internationale veiligheid.

Hoe zit het dan met de internationale concurrentiepositie van havens die de containerscans gaan intensiveren? Als de vertragingen en de kosten toenemen, zullen vervoerders de haven dan gaan mijden en naar een andere, minder strenge haven uitwijken? Internationale samenwerking bij de intensivering van de controles en strengere regelgeving in het container-vervoer is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de veiligheid in alle havens toeneemt. Wie moet hiervoor zorgen? De IMO kan havens niet dwingen om nieuwe veiligheidsregels te implementeren: haar gezag geldt slechts op zee en houdt op als het schip de kustlijn nadert. De Verenigde Staten kunnen wel bilaterale overeenkomsten aangaan met die landen van de havens waarvan ze de meeste containers ontvangen<sup>4</sup>. Amerika kan zich dan richten op haar belangrijkste aanvoerhavens, en proberen zoveel mogelijk containers via deze 'veilige' havens door te sluisen. Deze havens, waaronder Rotterdam, Hong Kong en Shanghai, zullen hun marktaandeel zien stijgen ten koste van kleinere en risicovollere havens. Gegeven het feit dat de VS de internationale veiligheid zo hoog in het vaandel hebben staan, kan het juist een concurrentievoordeel zijn voor Rotterdam om strengere veiligheidsmaatregelen te treffen. Ze kan zich gaan profileren als veilige haven: Rotterdam als 'safest gateway to Europe'.

Als Nederland in een bilaterale afspraak met Amerika overeenkomt dat in Rotterdam alle containers worden gescand die worden verscheept, dan heeft de Rotterdamse haven ten opzichte van andere havens die containers naar de Verenigde Staten vervoeren, een concurrentievoordeel. Amerika is echter niet de enige bestemming van de Rotterdamse containers. De handel met Azië kan teruglopen, als Rotterdam de veiligheidsmaatregelen eerder invoert dan andere havens. Aziatische landen die niet zulke hoge eisen aan de veiligheid stellen, wijken wellicht uit naar goedkopere havens met minder controle. Dit nadeel zal echter slechts tijdelijk zijn. De VS hebben een voortrekkersrol in het internationale veiligheidsbeleid en de internationale standaarden zullen aan Amerikaanse normen worden aangepast. Een wereldhaven als Rotterdam is uitermate gevoelig voor internationale ontwikkelingen. Van een afruil tussen internationale handel en internationale veiligheid is voor Rotterdam dus geen sprake. Als de Rotterdamse haven niet snel genoeg strengere veiligheidsmaatregelen en controles invoert, dan valt ze tussen wal en schip

---

1 Zie <http://www.vno-ncw.nl>.

2 Zie <http://www.imo.org>.

3 Plan VS om elke binnenkomende container in havens te scannen, *Nieuwsblad Transport*, 28 december 2001.

4 When trade and security clash, *The Economist*, 6 april 2002, blz. 65-67.

Copyright © 2002 - 2003 Economisch Statistische Berichten ([www.economie.nl](http://www.economie.nl))