

# Nederlandse zeehavens; onderscheid door netwerkfocus

Toekomstige kracht door innovatieve samenwerking en duurzame achterlandlogistiek



# Inhoudsopgave

---

<b>Voorwoord</b>	<b>3</b>
------------------	----------

---

<b>Samenvatting</b>	<b>5</b>
---------------------	----------

---

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>10</b>
----------	------------------	-----------

---

<b>2</b>	<b>Zeehavens vormen belangrijke schakel in internationale goederenstromen</b>	<b>11</b>
----------	---	-----------

---

<b>3</b>	<b>Nederland heeft een leidende rol in de mondiale containeroverslag</b>	<b>35</b>
----------	--	-----------

---

<b>4</b>	<b>Maritiem vervoer verandert als reactie op wereldwijde trends</b>	<b>53</b>
----------	---	-----------

---

<b>5</b>	<b>Toekomst van de Nederlandse zeehavens afhankelijk van de juiste strategische keuzes</b>	<b>63</b>
----------	--	-----------

---

<b>Bijlagen</b>		
-----------------	--	--

---

<b>A</b>	<b>Zeehavens naar havenregio</b>	<b>76</b>
----------	----------------------------------	-----------

---

<b>B</b>	<b>Top 20 containerhavens van de wereld (in x 1.000 TEU ´s)</b>	<b>76</b>
----------	---	-----------

---

<b>C</b>	<b>Containerstromen Rotterdam naa vaargebied in 2007 (in TEU ´s)</b>	<b>77</b>
----------	--	-----------

---

	<b>Namenlijst geïnterviewden</b>	<b>78</b>
--	----------------------------------	-----------

---

	<b>Literatuurlijst</b>	<b>79</b>
--	------------------------	-----------

# Voorwoord

Herkent u dat gevoel van trots als u door één van de havengebieden rijdt? De dynamische uitstraling van de verbindende activiteiten tussen water en land levert altijd bijzondere plaatjes op. Naast trots overheerst bij mij ook een gevoel van enorme bewondering. Het blijft een grote prestatie de grote diversiteit van activiteiten op een dergelijk immens gebied zo te organiseren dat ieder bedrijf (hoe groot of klein dan ook) vanuit zijn vakgebied een bijdrage kan leveren aan economische waarde die de havens als totaal genereren. Havens hebben op mij een bijzondere aantrekkingskracht; het is een wereld op zich.

Met veel plezier presenteer ik u dan ook het rapport van ABN AMRO over de toekomstige strategische positionering van de Nederlandse zeehavens en hun concurrentiepositie in de Hamburg-Le Havre range: “Onderscheid door netwerkfocus!”.

Een rapport dat zeker niet alleen bedoeld is voor alle ‘direct’ aan havens gerelateerde bedrijven, maar juist ook interessant is voor deelnemers van logistiek Nederland buiten het havengebied. Immers, in onze open Nederlandse economie hebben de meeste logistieke bedrijven een groot belang bij goed functionerende zeehavens. En dat geldt trouwens ook andersom.

De waarde van de Nederlandse zeehavens als onderdeel van logistiek Nederland is van oudsher evident. Het gezicht van de havens is echter de laatste decennia ingrijpend gewijzigd.

Ondersteund door grote vooruitgang op gebied van kennis en ICT en de sterke toename van het volume hebben de havens een gedaanteverwisseling ondergaan. Daarnaast zijn globalisering en innovatie op gebied van vervoer van grote betekenis geweest voor het internationale vervoer. De impact van containerisatie (en de innovaties hierop) en de offshoring richting China biedt kansen en geeft een nieuwe kijk op de functie van de zeehavens.

Komt het dan allemaal vanzelf? Nee, dat zeker niet! De Nederlandse zeehavens hebben weliswaar een goede uitgangspositie, maar het is tijd voor de volgende stap.

Het doel is om het ‘first point of contact’ in internationale logistieke structuren te verkrijgen en te behouden. Dat is ‘kort door de bocht’ de opdracht voor Nederland en de Nederlandse zeehavens. Een positie als ‘first point of contact’ is niet alleen goed voor de haven, maar is de voorwaarde voor een gezonde en duurzame ontwikkeling van de Nederlandse logistieke sector. Onze eerdere genoemde open economie ontleent grote economische waarde uit de kracht van de logistieke sector.

Echter, heel simpel gesteld, als de volumes niet ‘door’ onze zeehavens gaan, dan wordt het een stuk lastiger om ook de logistiek naar het achterland via weg, spoor of binnenvaart te laten verzorgen door Nederlandse bedrijven.

De opdracht is helder en de weg er naar toe tegelijkertijd zeer uitdagend, maar niet onmogelijk. De profielen van de Nederlandse zeehavens zijn verschillend en juist daarom krachtig in onze gezamenlijke positionering naar het buitenland; Nederlandse zeehavens hebben een totaalpakket te bieden.

De toekomst ligt in het werken vanuit een netwerkbenadering waarin modaliteiten, systemen en data-uitwisseling naadloos op elkaar aansluiten zodat Nederland de top blijft in logistiek. Vandaar de titel "Nederlandse zeehavens; onderscheid door netwerkfocus!". Alle betrokkenen in de logistieke sector moeten hun rol nemen in realisatie van dit netwerk, en ieder bedrijf werkzaam in deze sector heeft hierin zijn eigen strategische uitdaging.

Een aantal stappen wordt gezet, binnen de havens maar zeker ook daarbuiten. Een uitdaging die in deze bijzondere tijd ook weer om nieuwe afwegingen vraagt. Wij willen graag met u in gesprek over de visie die u voor uw bedrijf in beeld heeft.

Een duurzame haven, een duurzame sector!

Graag bedank ik alle betrokkenen die aan de totstandkoming van dit rapport hebben meegewerkt. Veel dank aan de bedrijven en haveninstanties voor het geven van de interviews. En uiteraard speciale dank aan het team van NEA voor de uitstekende samenwerking gedurende de afgelopen maanden.

Ik wens u veel leesplezier toe!



Bart Banning  
Sector Banker Transport en Logistiek  
ABN AMRO Sector Advisory

# Samenvatting

## Nederlandse zeehavens bereiden zich voor op behoefte aan overslagcapaciteit

In samenwerking met en in opdracht van ABN AMRO heeft NEA een studie uitgevoerd naar de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens. In de grootste zeehavens van het West-Europese continent, de zogenaamde Hamburg Le Havre-range, laat de containeroverslag al geruime tijd een stijgende trend zien. Daarnaast is het aandeel van containeroverslag in de totale goederenoverslag in de afgelopen jaren sterk gestegen: was dit aandeel in 1997 nog 24%, in 2007 was dit opgelopen tot maar liefst 38%. De Nederlandse zeehavens spelen op deze ontwikkelingen in door hun overslagcapaciteit de komende jaren sterk uit te breiden. Daarom ligt de focus van deze studie op het containervervoer. De haven van Rotterdam is de grootste containerhaven van Europa en ook in Amsterdam is de containeroverslag de afgelopen jaren sterk toegenomen. De regionale havens in Nederland slaan momenteel nog relatief weinig containers over, maar er zijn vergevorderde plannen om het containervervoer in de toekomst uit te breiden. Als basis voor deze rapportage is een groot aantal stakeholders geïnterviewd en is desk research uitgevoerd. Belangrijke trends, ontwikkelingen, kritische kanttekeningen en strategieën in de sector zijn op deze manier geïdentificeerd.

De Nederlandse zeehavens zijn in vier havenregio's te verdelen:

1. de Noordelijke zeehavens (Delfzijl, Harlingen en Eemshaven),
2. het Noordzeekanaalgebied (Amsterdam en omstreken),
3. de Rijn- en Maasmond (Rotterdam en omstreken),
4. het Scheldebekken (Vlissingen en Terneuzen).

## Bijdrage aan toegevoegde waarde en werkgelegenheid substantieel

In totaal (zowel direct als indirect) zijn de Nederlandse zeehavens in 2008 naar schatting goed voor circa 36 miljard euro aan toegevoegde waarde (6,7% van het Bruto Binnenlands Product (BBP)) en bieden werk aan 280.000 mensen (3,2% van de totale Nederlandse werkgelegenheid).

## Macht in de supply chain verandert, andere Europese locaties worden interessant voor logistiek

Globalisering heeft gezorgd voor toenemende handels- en goederenstromen. Dit heeft samen met de hevige concurrentie en de toenemende containerisatie geleid tot schaalvergroting in de scheepvaart. Verladere, maar ook rederijen krijgen steeds meer macht in de logistieke keten. Zij nemen de beslissingen over de invulling van de supply chain. De Nederlandse zeehavens ondervinden voornamelijk concurrentie vanuit andere containerhavens in de Hamburg Le Havre range, zoals Antwerpen, Hamburg en Le Havre. Ook havens in de Middellandse Zee, waaronder Spaanse en Italiaanse havens, zijn opkomende concurrenten; het gaat hierbij dan voornamelijk om de containerstromen tussen (Centraal) Europa en Azië, omdat transporttijden tussen deze twee continenten voor de Zuid-Europese havens aanzienlijk korter zijn dan die voor de Noord-Europese havens. Oost-Europese havens

– zoals het Roemeense Constantza – groeien wel, maar vormen vooralsnog nauwelijks een bedreiging voor Rotterdam; zowel de Oost-Europese havens als Rotterdam bedienen grotendeels hun eigen achterland, die elkaar nauwelijks overlappen.

### **Nederlandse zeehavens onderscheiden zich**

De Nederlandse zeehavens onderscheiden zich voornamelijk van hun concurrenten door de gunstige geografische ligging, de kwaliteit van de achterlandverbindingen en de goed ontwikkelde logistieke sector in Nederland. Maar de Nederlandse zeehavens hebben ook een aantal zwakke punten, waaronder de congestie in het achterland en de relatief hoge havengelden. Antwerpen scoort op deze punten beter dan Rotterdam. Samenwerking en transparantie in netwerken, waarbij het achterlandvervoer multimodaal en flexibel is, is hét toekomstige concurrentiecriteria aan het worden voor zeehavens. Daarbij wordt onder andere vanuit de maatschappij steeds meer waarde gehecht aan duurzaamheid. Juist havens met multimodale ontsluiting (weg, binnenvaart- en spoorfaciliteiten) en flexibele en geïntegreerde processen hebben grote concurrentievoordelen. Kleinere havens zullen vooral nichemarkten (zoals specifieke regio's) en nieuwe industrieën (waaronder alternatieve energie van windmolenparken) kunnen bedienen.

### **Huidige crisis zorgt voor forse afname ladingstromen, maar deze zullen weer aantrekken**

Het zeecontainervervoer bevindt zich in een turbulente tijd. De huidige wereldwijde economische crisis zorgt momenteel voor een forse daling in het goederenvervoer. Het containervervoer zakte in het eerste kwartaal van 2009 met ongeveer 20% ten opzichte van hetzelfde kwartaal in 2008. Voor de lange termijn wordt vooralsnog uitgegaan van de eerder geprognosticeerde groei. Als gevolg van de crisis is het jarenlange tekort aan transportcapaciteit omgeslagen in een overschot. Rederijen en terminals proberen door het beperken van de capaciteit in te spelen op deze omstandigheden. Eén ding is echter ook een feit; aan de crisis komt een keer een einde. Dan zullen volumes over de transportroutes weer toenemen en is capaciteit hard nodig.

### **Samenwerking en wegnemen van barrières sleutelwoorden voor behoud draaischijfpositie en verkrijgen regiefunctie**

Als Nederland ook in de toekomst de logistieke draaischijf van Noordwest-Europa wil blijven, zal de verwachte groei op een verantwoorde wijze moeten worden opgevangen. Daarvoor is samenwerking een vereiste, zowel nationaal als internationaal, tussen overheden, bedrijfsleven, havenautoriteiten, milieugroeperingen en omwonenden. Internationale partijen als producenten, verladers, rederijen en logistiek dienstverleners maken ten behoeve van de inrichting van hun netwerk zeer strategische keuzes voor hun internationale vestigingslocaties en strategische allianties. Supply chains zullen anders vorm gegeven gaan worden, mede omdat de consument andere wensen heeft. Daarnaast zal het achterlandvervoer per binnenvaart anders georganiseerd moeten worden om de lange wachttijden weg te nemen. Ook in het wegvervoer zullen aanpassingen, zoals het nachtelijk openstellen van bewaakte parkeerplaatsen en ruimere openingstijden bij verladers, nodig zijn om het achterlandvervoer vlotter te laten verlopen. Ten slotte zullen veranderende machtsverhoudingen en het in buitenlandse handen opgaan van (grote) Nederlandse spelers in het containervervoer ertoe leiden dat 'de havenmeester' een andere rol zal moeten spelen om de zeehaven concurrerend te houden. De huidige 'ketengedachte' zal niet

meer toereikend zijn. Er ontstaat behoefte om te werken vanuit een 'netwerkbenadering', waarin alle vervoersmodaliteiten, systemen en data-uitwisseling naadloos op elkaar aansluiten. Transparantie, flexibiliteit in samenwerkingsverbanden en clustervorming in zeehavens worden steeds belangrijker. Het uit de Commissie van Laarhoven voortvloeiende Strategisch Platform Logistiek, de imagocampagne logistiek, de opzet van een Logistiek Topinstituut, maar ook het gemeenschappelijke port community systeem 'Portbase' zijn belangrijke stappen. Gezamenlijke promotie van de Nederlandse zeehavens inclusief de achterlandverbindingen is hierbij nodig om Nederland en haar achterland beter onder de aandacht te brengen. In dit kader is men in de afgelopen jaren gestart met het opzetten van samenwerkingsverbanden tussen de Nederlandse zeehavens (Holland Ports) en tussen de voorlichtingsbureaus van weg, spoor, binnenvaart en short sea vervoer (Holland Intermodal).

De overheid heeft een belangrijke faciliterende rol bij het realiseren van goede vestigingsfactoren zoals een gunstig fiscaal klimaat voor bedrijven en werknemers en een aantrekkelijke leefomgeving, verbeteren van het onderwijs en de aansluiting op het bedrijfsleven, en bij het verminderen van de gelddruk.

Keuzemogelijkheden zijn divers, schaarste vereist het stellen van prioriteiten, waarbij de focus moet liggen bij het faciliteren van de gehele supply chain en de bijbehorende processen en ondersteunende diensten. Dat biedt ons de toekomst tot verdere uitbouw van een gezonde internationaal hoogaangeschreven en duurzame logistieke sector, die een substantiële bijdrage levert aan de Nederlandse economie.

Op de volgende pagina worden de elf strategische keuzes en acties samengevat die van belang zijn voor de toekomst van de Nederlandse zeehavens, ingedeeld naar thema:

- Logistiek en infrastructuur
- Duurzaamheid en innovatie
- Samenwerking

Deze keuzes en acties worden in hoofdstuk 5 van dit rapport uitgebreid toegelicht.

Strategische keuzes en acties ter versterking van de toekomst van de Nederlandse zeehavens

Thema	Strategische keuze	Actie	Trekker	Belanghebbenden	Voorbeelden
I. Logistiek & Infrastructuur	1. Logistieke sector is één van de speerpunten van de Nederlandse politiek	Ontwikkel Logistiek Masterplan Nederland	<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategisch Platform Logistiek (SPL)</li> <li>Ministeries van V&amp;W en EZ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Provincies, gemeenten</li> <li>Logistiek dienstverleners</li> <li>Verladers</li> <li>Havens</li> <li>Brancheverenigingen</li> </ul>	
	2. Inzicht in toekomstige vervoerstromen vereist	Stel nieuwe lange termijnprognoses op voor internationaal goederenvervoer	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ministerie van V&amp;W</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Havenautoriteiten</li> <li>Terminal operators</li> <li>Provincies, gemeenten</li> <li>Infrastructuurbeheerders</li> <li>Logistiek dienstverleners</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Actualisatie van WLO groeiscenario's</li> <li>Havenmonitor</li> </ul>
	3. Nederlandse overheid acteert als daadkrachtige en duurzame partner	Versnel besluitvorming grootschalige infrastructurale projecten en faciliteer mogelijkheden voor investeerders	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ministerie van V&amp;W + Econ Zaken</li> <li>Rijkswaterstaat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Havenautoriteiten</li> <li>Logistiek dienstverleners</li> <li>Verladers</li> <li>Regionale ontwikkelings-maatschappijen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programma Randstad Urgent</li> <li>Nieuwe zeeluis IJmuiden</li> <li>Westerschelde containerterminal (WCT)</li> </ul>
	4. Multimodaliteit is de toekomst	Verbeter de benutting van de beschikbare infrastructuur in het achterland	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ministeries van V&amp;W en EZ</li> <li>Rijkswaterstaat</li> <li>De Verkeersonderneming</li> <li>Deltalings</li> <li>ORAM</li> <li>Havenautoriteiten</li> <li>Holland intermodal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rederijen</li> <li>Logistiek dienstverleners</li> <li>Verladers</li> <li>Expeditie</li> <li>Vervoersmodaliteiten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programma Pieken in Bereikbaarheid</li> <li>24-uurs logistiek</li> <li>Concept De Verkeers-onderneming</li> <li>Beprijzen infrastructuur</li> </ul>
	5. Profielverschillen Nederlandse zeehavens vragen een eigen identiteit	Zet in op nichemarkten in regionale havengebieden	<ul style="list-style-type: none"> <li>Havenautoriteiten van regionale zeehavens</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verladers</li> <li>Overslagbedrijven</li> <li>Achterlandvervoerders</li> <li>Logistiek dienstverleners</li> <li>Provincies, gemeenten</li> <li>Regionale ontwikkelings-maatschappijen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(Duurzame) energie (windmolens, offshore)</li> <li>Geografisch specialisme</li> <li>Stukgoed</li> </ul>
	6. Duurzame logistiek versterkt de toekomstige concurrentie positie	Faciliteer de ontwikkeling van duurzame supply chains	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ministeries van V&amp;W, EZ en VROM</li> <li>Havenautoriteiten</li> <li>Strategisch Platform Logistiek (SPL)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verladers</li> <li>Terminal operators</li> <li>Rederijen</li> <li>Achterlandvervoerders/LD</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modaliteit-verdeling (MvZ)</li> <li>Extended Gate</li> <li>Comodaliteit</li> <li>Nieuwe voertuigtypen en duurzame brandstoffen</li> </ul>
	7. Nederland kiest voor hoogwaardig logistiek imago	Faciliteer innovaties en benut logistieke expertise	<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategisch Platform Logistiek (SPL)</li> <li>Logistiek Topinstituut</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Logistiek dienstverleners</li> <li>Verladers</li> <li>Havenautoriteiten</li> <li>Nederlandse samenleving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Supply Chain Campus (i.o.)</li> <li>Kennisakkoord Logistiek</li> </ul>
II. Duurzaamheid & Innovatie					



Thema	Strategische keuze	Actie	Trekker	Belanghebbenden	Voorbeelden
III. Samenwerking	8. Nederlandse logistieke sector dient grensverleggend te registreren	Voer regie over (Europese) multimodale netwerken	<ul style="list-style-type: none"> <li>Logistiek Topinstituut</li> <li>Havenautoriteiten</li> <li>Terminal operators</li> <li>Rederijen</li> <li>Logistiek dienstverleners</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Achterlandvervoerders</li> <li>Verladers</li> <li>Logistiek dienstverleners</li> <li>Provincies, gemeenten</li> <li>Regionale ontwikkelingsmaatschappijen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cross Chain Control Centers (4C-concept)</li> <li>POrint Landlord model</li> <li>Extended Gate</li> </ul>
	9. Modaliteiten moeten individueel en gezamenlijk tot systeemverbeteringen komen	Organiseer de samenwerking binnen en tussen transportmodaliteiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Brancheorganisatie(s) rail, binnenvaart, short sea en wegvervoer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Binnenvaartoperators</li> <li>Rail operators</li> <li>(inland) terminal operators</li> <li>Havenautoriteiten</li> <li>LD</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intermodal Promotion Centres</li> <li>Containerbinnenvaart</li> <li>Havenspoorlijn</li> <li>Containertransferta</li> <li>Holland intermodal</li> </ul>
	10. Krachtige positionering van de Nederlandse zeehavens noodzakelijk	Intensiveer de samenwerking met andere zeehavens in binnen- en op termijn ook buitenland	<ul style="list-style-type: none"> <li>Havenautoriteiten</li> <li>Ministerie van V&amp;W</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Achterlandvervoerders</li> <li>Terminal operators</li> <li>Rederijen</li> <li>Verladers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Holland Ports</li> <li>Holland Branding</li> </ul>
	11. Nederlandse zeehavens gebaat bij 'level playing field' binnen Europa	Zet druk op juridisch en financieel level playing field op alle niveaus (EU, nationaal, lokaal) en benut de Europese beleidsruimte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Europese Commissie</li> <li>Ministeries van V&amp;W, EZ en Financiën</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Havenpartijen</li> <li>Gemeenten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Financiering Antwerpse Deurganckdok</li> <li>Financiering zeehaveninfrastructuur in het buitenland</li> </ul>

# 1 Inleiding

Toenemende containerisatie en globalisering hebben tot schaalvergroting in het zeecontainervervoer geleid. Verladers, maar ook rederijen krijgen steeds meer macht in de logistieke keten. Zij nemen de beslissingen over de invulling van de supply chain. Hoe de wereldwijde transportstromen lopen en in welke havens de overslag plaatsvindt, wordt voornamelijk door deze partijen bepaald. Waarom kiezen rederijen specifiek voor de haven van Rotterdam als overslagpunt voor containerstromen uit Azië of Amerika? En waarom niet voor een andere West-Europese haven? Kunnen de Nederlandse havens concurreren met het buitenland en wat kunnen de regionale havens bieden? Deze studie geeft antwoord op deze vragen en geeft inzicht in de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens. Tevens wordt een beeld geschetst van de strategische keuzes die genomen moeten worden om ervoor te zorgen dat de Nederlandse zeehavens in de toekomst een bepalende rol blijven spelen in het internationale goederenvervoer.

Belangrijk om te realiseren is dat het zeecontainervervoer zich momenteel in een turbulente tijd bevindt. Als gevolg van de economische crisis is het jarenlange tekort aan transportcapaciteit omgeslagen in een overschot. Rederijen en terminals proberen zo goed mogelijk in te spelen op deze verandering. Eén ding is echter ook een feit; aan de crisis komt een keer een einde. Dan zullen de volumes over de transportroutes weer aantrekken en is capaciteit hard nodig.

Daar deze studie de eerste is in een reeks, zullen in vervolgstudies andere gerelateerde markten onderzocht worden. De zeehavens vormen (samen met luchthaven Schiphol) het begin van de supply chain van Europa en zijn daarmee de eerste Europese schakel (en qua volume veruit de grootste) in het traject van productie tot aan de finale afnemer.

De Nederlandse economie is een van 's wereld meest open economieën, waarin internationale handel een zeer grote rol speelt. Voor Nederland is wederuitvoer<sup>1</sup> van goederen een belangrijke component binnen de internationale handel: ongeveer de helft van de Nederlandse exportgoederen bestaat tegenwoordig uit wederuitgevoerde goederen. Bovendien is in de afgelopen jaren een stijgende trend te zien van dit aandeel. De Nederlandse zeehavens zijn in dit opzicht een belangrijke schakel om de internationale handel - en daarmee de open Nederlandse economie - in stand te houden. De keuze voor containers in dit rapport is een bewuste en komt voort uit het feit dat steeds meer goederen per container worden vervoerd. Havens die momenteel weinig of geen containers overslaan, zijn derhalve ook interessant voor dit onderzoek. Bij deze havens zal onder andere ingegaan worden op de onderbouwing waarom men geen of weinig containers overslaat en hoe zich dit in de toekomst zal ontwikkelen. In dit rapport wordt bewust geen onderzoek gedaan naar luchtvrachtvervoer, omdat dit een geheel andere verschijningsvorm heeft (hoge waardedichtheid, korte levensduur en doorgaans relatief kleine volumes) dan zeecontainers en daarmee buiten de scope valt van het onderzoek.

Deze studie is als volgt opgebouwd: hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van de Nederlandse zeehavens. Ontwikkelingen in het zeecontainervervoer komen aan de orde in hoofdstuk 3. Hoe verschillende partijen in het zeecontainervervoer omgaan met deze ontwikkelingen wordt beschreven in hoofdstuk 4. Het laatste hoofdstuk gaat in op de verwachtingen voor de toekomst en beschrijft welke strategische keuzes gemaakt en acties ondernomen dienen te worden door (markt)partijen ter versterking van de toekomst van de Nederlandse zeehavens.

---

<sup>1</sup> De definitie van wederuitvoer volgens het CBS is: goederen die via Nederland vervoerd worden en daarbij (tijdelijk) eigendom worden van een ingezetene, zonder dat significant industriële bewerking plaatsvindt. Wederuitvoer betreft onder andere goederen die door Nederlandse distributiecentra worden ingeklaard en uitgeleverd aan andere (Europese) landen. De wederuitvoer maakt, anders dan de doorvoer, wel deel uit van de invoer en de uitvoer (bron: CBS).

## 2 Zeehavens vormen belangrijke schakel in internationale goederenstromen

*De economische betekenis van de zeehavens is substantieel voor de Nederlandse economie en het belang in de totale economie neemt steeds meer toe: het BBP is toegenomen van 6,1% in 2002 tot 6,7% in 2008. De Nederlandse zeehavens blinken voornamelijk uit in logistiek en de daarbij ondersteunende (haven)diensten en in de aanwezigheid en de kwaliteit van de achterlandverbindingen. De locatie van de zeehaven, de (kwaliteit van de) achterlandverbindingen en de eraan gerelateerde kosten worden over het algemeen beschouwd als de belangrijkste selectiecriteria in het kiezen van de meest geschikte haven. Rotterdam en Amsterdam hebben binnen Nederland een sterke concurrentiepositie in de achterlandverbindingen, de connectiviteit met andere zeehavens, overslagactiviteiten van containers en logistieke bedrijvigheid; de regionale zeehavens scoren juist goed op flexibiliteit en de kosten in de zeehaven. Ten opzichte van andere havens in Europa hebben de Nederlandse zeehavens een sterke concurrentiepositie wat betreft de locatie in West-Europa, de achterlandverbindingen, de connectiviteit met andere zeehavens en de veiligheid van ladingstromen.*

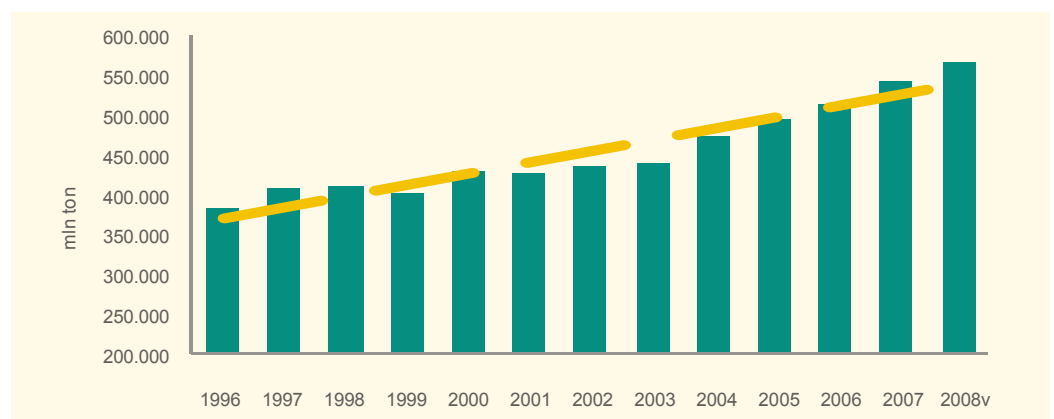
### 2.1 Economische betekenis van de zeehavens voor Nederland

#### 2.1.1 Overgrote deel internationale goederenstromen over zee

De wereld wordt meer en meer één mondiale markt: inkoop, productie en afzet speelt zich af daar waar de grootste voordelen zijn te behalen. De groei van de internationale handel is al heel lang sterker dan die van het mondiale bruto binnenlands product (BBP). Sinds 1820 – waarvan de eerste gegevens beschikbaar zijn – is de wereldwijde buitenlandse handel jaarlijks met bijna 4% gestegen, terwijl de totale mondiale productie jaarlijks gemiddeld met ruim 2% toenam. Dat betekent dat jaar-in-jaar-uit consumenten en bedrijven zich meer op het buitenland zijn gaan oriënteren.

Afnemende handelsbeperkingen, efficiënte transportsystemen en wereldwijde logistieke systemen maken deze oriëntatie en de afwikkeling van de bijhorende internationale goederenstromen mogelijk. Verreweg het grootste deel, ongeveer 95%, van de internationale handelsstromen gaat over zee. Voor de havens, de belangrijke knooppunten in deze goederenstromen, is er daardoor steeds meer werk.

Figuur 2.1: Overslag in de Nederlandse zeehavens - jaarcijfers en trend 1996 - 2008



Bron: Nationale Havenraad, ABN AMRO Sector Research

Figuur 2.1 toont een stijgende trend van overgeslagen volumes in de Nederlandse zeehavens. Gezien de verscheidenheid aan havengerelateerde activiteiten en verwevenheid met de rest van de economie, omvat de betekenis van de zeehavens veel meer dan overslag alleen. De havens vervullen meerdere functies. Daarvan is hun rol als knooppunt in transportketens en als vestigingsplaats van industriële bedrijvigheid en (niet-)zakelijke dienstverlening de meest belangrijke.

#### *Havens als knooppunten in transportketens*

In hun rol als knooppunt ligt de nadruk op activiteiten als overslag, opslag en distributie. Elke transportketen heeft efficiënte op- en overslagvoorzieningen nodig. De comparatieve voordelen van havens, zoals hun ligging en de aanwezigheid van verbindingen met andere modaliteiten, maken de bundeling van goederenstromen en duurzaam en efficiënt vervoer van en naar het achterland mogelijk. Rondom het afwickelen van de lading vindt een veelvoud van handelingen plaats. Vanwege de hoeveelheid aan overgeslagen goederen vestigen veel transportbedrijven zich in de haven en zijn er veel logistieke activiteiten.

Maar het gaat niet alleen om pure transport- en logistieke bedrijven. Ook banken, verzekeraars, advocatenkantoren en andere dienstverlenende bedrijven rond het transport vestigen zich vaak in havens. De grote concentratie van transportactiviteiten in de havens vergroot de efficiency van zowel de transport- en logistieke bedrijven als van de aanverwante dienstverleners. Het resultaat is een cluster van onderling nauw met elkaar verwante sectoren dat de natuurlijke comparatieve voordelen van een haven verder aanvult.

Deze ontwikkeling is van groot belang gezien het feit dat overzeese verbindingen en overslag, vanwege hun brede beschikbaarheid, steeds meer een 'commodity' worden, een dienst die overal te koop is. Dit betekent dat verladers en vervoerders kiezen voor de meest (kosten)efficiënte oplossing bij het inrichten van hun logistieke ketens. Voor hen moet de bereikbaarheid van de haven aangevuld worden door een concurrerende prijsstelling en betrouwbare service om interessant te zijn. Teneinde concurrerend te blijven, zullen havens deze kritische succesfactoren nauwgezet monitoren en sturen.

Daarnaast kunnen havens, door een actieve rol te spelen, invloed uitoefenen op het behoud en vergroten van hun rol in vervoersketens, bijvoorbeeld door strategische allianties met bedrijven of andere havens aan te gaan. De rol van het havenbedrijf verandert daarmee van traditionele havenbeheerder, verantwoordelijk voor de aanleg van terreinen en kades, naar ontwikkelaar, die groei in zowel omvang als kwaliteit nastreeft. Toch blijft de marktpositie van de havens in de overslag van groot belang, omdat overslag de basis blijft voor vele andere activiteiten in de havens. Het belang van deze positie wordt weerspiegeld in de uitbreidingen van overslagcapaciteit, onder andere op Maasvlakte 2 en in Vlissingen en Terneuzen.

#### *Havens als vestigingsplaatsen voor industrie en dienstverlening*

Havens spelen niet alleen een centrale rol in internationale vervoersstromen, maar vormen ook een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven. Zo treft men een omvangrijke concentratie van vele soorten havengebonden bedrijven in en om de haven aan. Het bezoek van schepen brengt de vraag naar een groot aantal werkzaamheden met zich mee, van sleepdiensten tot bevoorrading en reparatie. Door de onmiddellijke nabijheid van grondstoffen en de efficiënte transportmogelijkheden is de haven ook een verzamelpunt van industriële activiteiten, vooral in de metaal-, olie- en chemische sector. Ook vindt er in de haven handel plaats in goederen die in de haven worden overgeslagen. Fruitveilingen zijn een goed voorbeeld van die handelsfunctie.

Clustervorming in de haven neemt steeds meer aan belang toe. In zijn meest uitgebreide vorm omvat een cluster een centrale bedrijfsactiviteit met daar omheen een grote verscheidenheid aan aanverwante en elkaar versterkende bedrijfsactiviteiten. In een cluster vindt men bijvoorbeeld leveranciers, hun toeleveranciers en klanten, specifiek geschoolde arbeid en specifieke kennis en informatie.

De onderlinge verbondenheid levert de bedrijven voordelen op, bijvoorbeeld in de vorm van lagere transactiekosten en snellere uitwisselingen van informatie. Daarnaast versterken de diverse clusters elkaar ook onderling. Op deze wijze ontstaan bijvoorbeeld logistieke parken. Door bij de ontwikkeling van een haven clustervorming als een centraal thema te nemen, wordt de aantrekkelijkheid van de haven als vestigingslocatie vergroot.

Een voorbeeld van een cluster is de combinatie van scheepsbouw en -reparatiebedrijven en hun toeleverende bedrijven uit de maakindustrie. Een ander voorbeeld is het verontwikkelde chemische cluster in de zeehavens. De toegang tot grondstoffen, nutsvoorzieningen en een hoogwaardige transportinfrastructuur (bijvoorbeeld pijpleidingen) zijn voor chemische bedrijven van groot belang in hun locatiekeuze. De aanvoer van grondstoffen via de zee, uit (tank)opslagen of van lokale bedrijven in het havengebied is verzekerd. Aanbieders van nutsvoorzieningen faciliteren graag nieuwe chemische initiatieven waardoor de voorzieningen efficiënter kunnen worden benut. Logistieke dienstverleners zijn toegerust op de behandeling van chemicaliën en velen bieden ook waardetoevoegende diensten, zoals 'blenden'. Gespecialiseerde dienstverleners in onderhoud en afvalverwerking stellen chemiebedrijven verder in staat om zich te concentreren op hun kernactiviteiten. Nieuwe bedrijven vestigen zich vaak naast of op de industriële site van een bestaand bedrijf, waardoor het mogelijk is operationele synergie en kostenbesparingen te genereren. Voor veel bedrijven in het chemische cluster in bijvoorbeeld Rotterdam is deze 'co-siting' een integraal onderdeel van de bedrijfsstrategie.

### *Havens zorgen voor groei van niet-havengerelateerde activiteiten*

Een additioneel positief effect van de ontwikkeling van een haven- en industrieel complex is de bevordering van de stadsgroei en de groei van niet-havengerelateerde (bedrijfs)activiteiten zoals persoonlijke dienstverlening, cultuur en recreatie. Op deze manier werken de voordelen verder door in de regio en dragen havens in het algemeen bij aan een hoogwaardig, internationaal georiënteerd vestigingsklimaat.

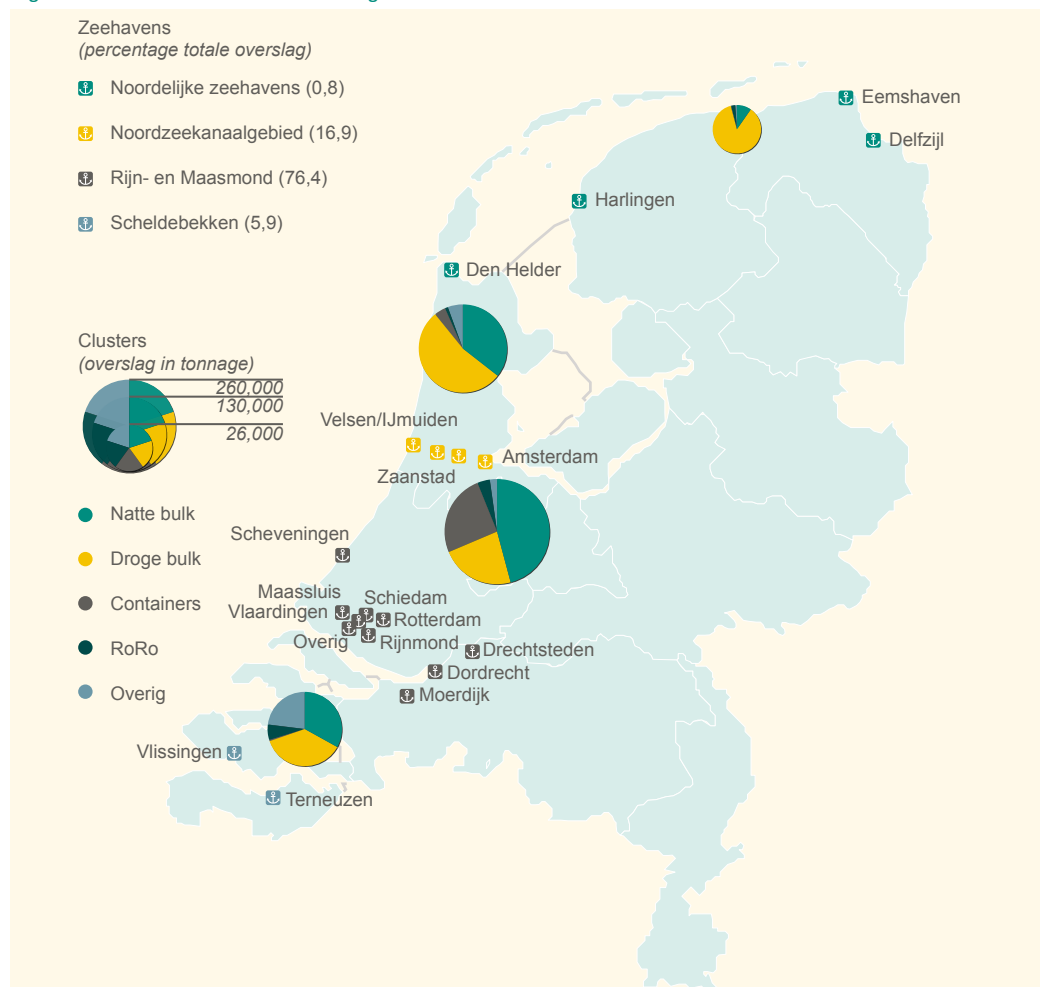
#### **2.1.2 Nederlandse zeehavens onderverdeeld in vier regio's**

De Nederlandse zeehavens zijn in vier havenregio's te verdelen (zie Bijlage A). De eerste regio betreft de Noordelijke zeehavens, waaronder de havens van Delfzijl en Harlingen en de Eemshaven. De tweede regio is het Noordzeekanaalgebied (ook wel havengebied Amsterdam genoemd). Binnen dit gebied liggen onder andere de havens van Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad. De Rijn- en Maasmond (haven Rotterdam) vormt de derde havenregio. Het betreft onder andere Rotterdam, Dordrecht, Moerdijk en Vlaardingingen. De vierde havenregio is het Scheldebekken bestaande uit Vlissingen en Terneuzen. In figuur Figuur 2.2 worden de havens per regio afgebeeld.

De Nederlandse zeehavens verschillen sterk wat betreft omvang en activiteiten. Het Rijn- en Maasmondgebied (in het vervolg van het rapport haven Rotterdam genoemd) neemt 77% van de totale Nederlandse overslag voor zijn rekening, het Noordzeekanaalgebied (in het vervolg haven Amsterdam genoemd) 16%, het Scheldebekken 6% en de Noordelijke zeehavens 1%.

Nederland heeft, mede door zijn gunstige ligging, meerdere toegangspoorten via de zee.

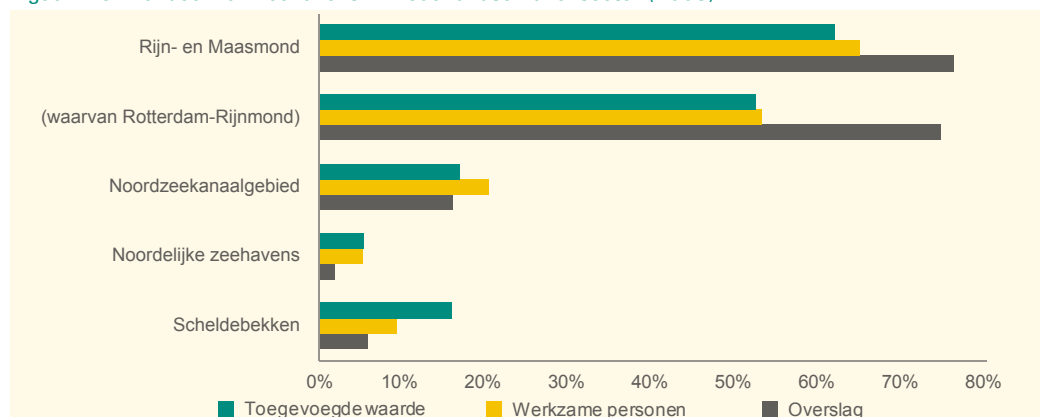
Figuur 2.2: Nederlandse zeehavenregio's



Bron: NEA

Het aandeel van de zeehavengebieden in de overslag, werkgelegenheid en toegevoegde waarde binnen de Nederlandse havensector is te zien in Figuur 2.3.

Figuur 2.3: Aandeel van zeehavens in Nederlandse havensector (2008)



Bron: Nationale Havenraad

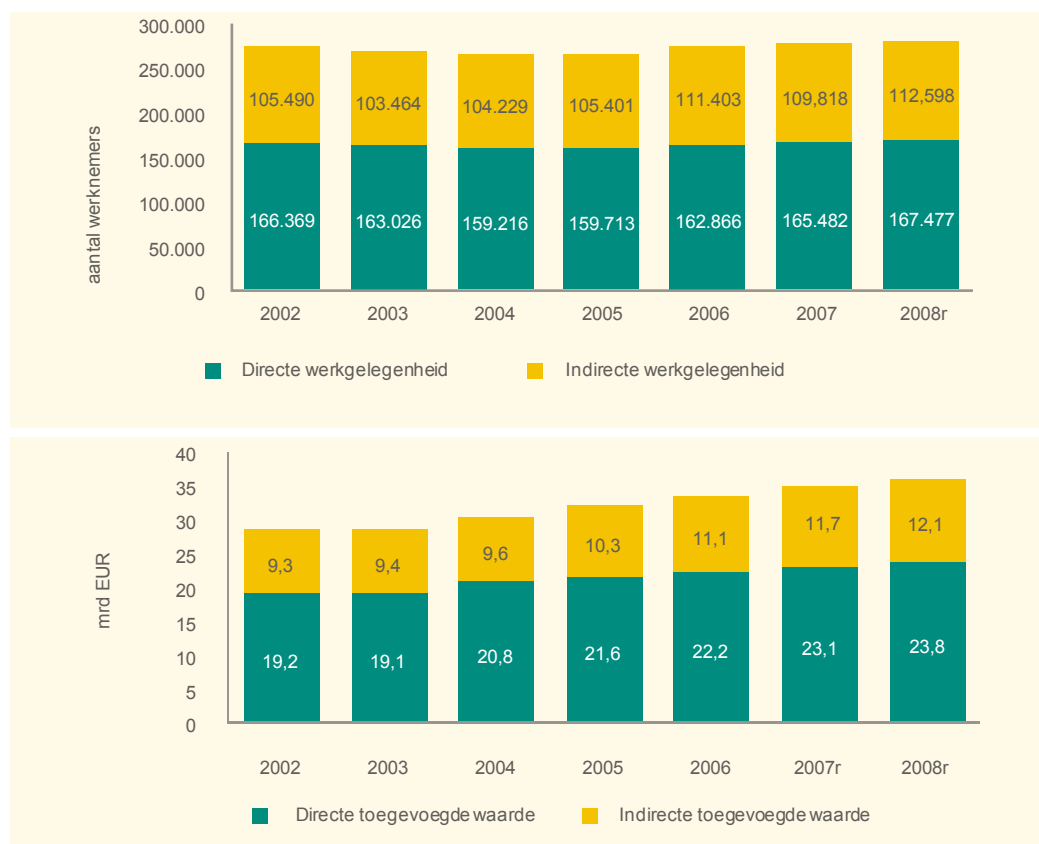
Deze havens zijn dus enerzijds knooppunten van vervoerketens waar goederenstromen van en naar de zee samenkomen en waar van modaliteit wordt gewisseld. Anderzijds zijn de zeehavens belangrijke vestigingsplaatsen voor industriële bedrijven die gebruik maken van de

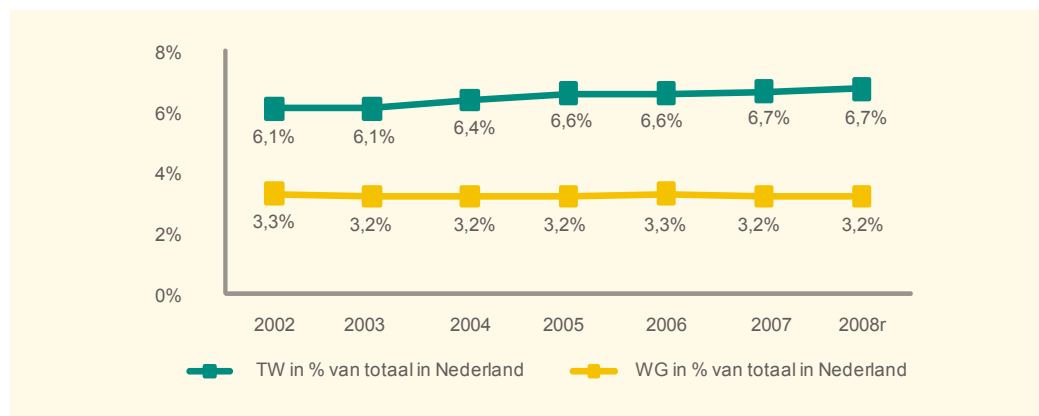
zeehavens voor het aan- en afvoeren van goederen, en voor bedrijven die diensten aanbieden aan bedrijven in een havencomplex.

Op basis van deze twee hoofdfuncties is de economische betekenis van de zeehavens substantieel voor de Nederlandse economie. Dit belang komt onder andere tot uitdrukking in cijfers van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid in de havens (zie Figuur 2.4). In 2008 boden de Nederlandse zeehavens naar schatting werk aan ruim 167.000 werkzame personen in direct zeehavengerelateerde activiteiten. Dit komt overeen met bijna 2% van de totale Nederlandse werkgelegenheid in dat jaar. De zeehavens hebben in 2008 circa 24 miljard euro aan directe toegevoegde waarde gecreëerd, waarmee de havensector 4,5% van het BBP vertegenwoordigt. Het grotere aandeel in de toegevoegde waarde dan in de werkgelegenheid is te verklaren door de aanwezigheid van industrieën als de olie- en chemische industrie, die relatief veel toegevoegde waarde per werkzaam persoon creëren.

Met het toevoegen van de schattingen van indirecte effecten bij Nederlandse toeleveranciers van producten en diensten, stijgt de economische betekenis van de zeehavens tot 280.000 werkzame personen en 36 miljard euro aan toegevoegde waarde. Deze cijfers vertegenwoordigen naar schatting 3,2% van de totale Nederlandse werkgelegenheid respectievelijk 6,7% van het BBP in 2008. De stijging van het aandeel van de havengerelateerde toegevoegde waarde in het BBP wijst op een toegenomen belang van de zeehavens in de Nederlandse economie.

Figuur 2.4: Werkgelegenheid, toegevoegde waarde en aandeel in de nationale economie van de Nederlandse havens



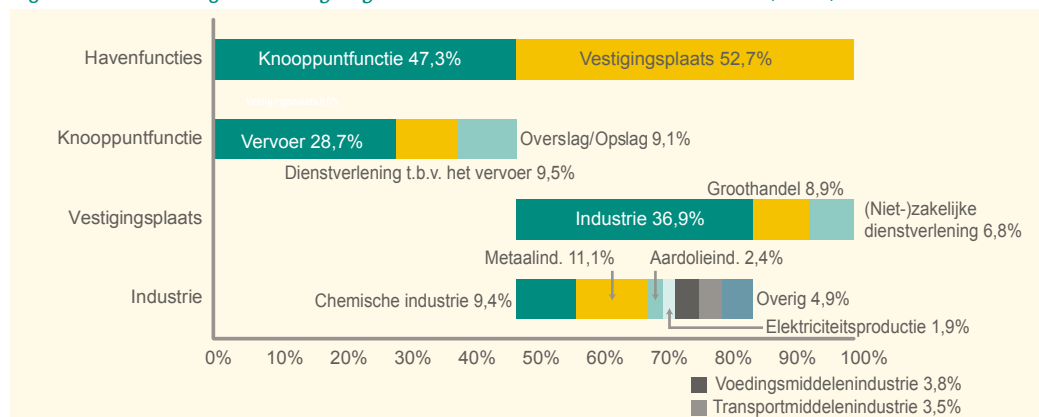


Bron: Nationale Havenraad, ABN AMRO Sector Research

### 2.1.3 Werkgelegenheid in de zeehavens hangt voornamelijk samen met de industrie

De onderverdeling van de directe werkgelegenheid (167.000 werkzame personen) binnen de havens naar knooppuntfunctie en vestigingsplaats wordt in Figuur 2.5 weergegeven. Voor alle havens tezamen weegt de vestigingsfunctie met bijna 53% van de werkgelegenheid zwaarder dan de knooppuntfunctie. Per haven verschilt de onderverdeling echter. In de haven van Rotterdam bijvoorbeeld, wordt 35% van de werkgelegenheid door de vestigingsfunctie gegenereerd en 65% door de knooppuntfunctie. Deze verdeling, samen met het aandeel van Rotterdam in overslag (zie Figuur 2.3), illustreert de mainportfunctie van Rotterdam: de prominente plaats van deze haven in de afhandeling van maritieme ladingstromen.

Figuur 2.5: Verdeling van *werkgelegenheid* naar havenfuncties en sectoren (2006)



Bron: Nationale Havenraad

Wat de haven als vestigingsplaats betreft, zijn de industrie (vooral de metaal- en chemische industrie) en de groothandel de belangrijkste werkgevers. Ook hierin zijn per haven grote verschillen aan te geven, afhankelijk van het karakter en de structuur van de haven. Zo neemt in de Amsterdamse haven de industrie 45% van de werkgelegenheid voor zijn rekening, terwijl het percentage in Moerdijk ruim boven 70% ligt. Ook per subindustrie zijn de verschillen tussen de havens soms groot. Zo bedraagt het aandeel van de metaalindustrie in werkgelegenheid in het Noordzeekanaalgebied meer dan 45%, terwijl in andere havens juist de chemie het grootste aandeel heeft.



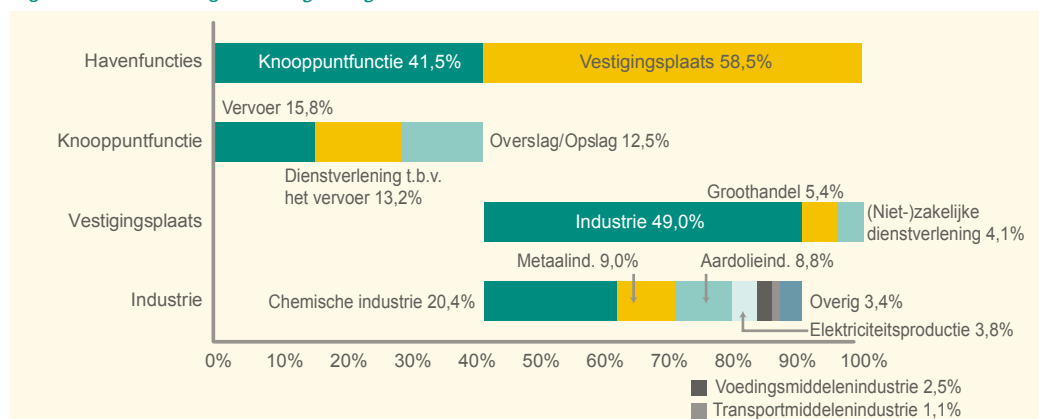
### 2.1.4 Industrie creëert de meeste toegevoegde waarde in de zeehavens

Figuur 2.6 geeft inzicht in de onderverdeling van de directe toegevoegde waarde (24 miljard euro) binnen de havens naar knooppuntfunctie en vestigingsfunctie. De toegevoegde waarde van alle zeehavens tezamen komt voor bijna 41,5% uit de knooppuntfunctie. Er zijn echter grote verschillen tussen de individuele havens, hetgeen voortkomt uit het verschil in karakter per haven.

In de mainport Rotterdam bijvoorbeeld is het aandeel van de knooppuntfunctie aanzienlijk groter dan het aandeel van de vestigingsfunctie (58% tegen 42%). In de haven van Amsterdam heeft de transport- en logistieke sector in de loop der tijd aan belang gewonnen, waardoor het aandeel van de knooppuntfunctie vergelijkbaar is geworden met dat van Rotterdam.

Voor alle havens komt gemiddeld bijna 58,5% van de toegevoegde waarde uit de haven als vestigingsplaats, met name uit de industrie. Met ruim 20% levert de chemische industrie de grootste bijdrage aan toegevoegde waarde. In zowel de metaal- als de olie-industrie wordt gemiddeld ongeveer 9% van de toegevoegde waarde gerealiseerd. Per haven kunnen de cijfers echter weer verschillen. Zo genereert de metaalindustrie ongeveer 35% van de toegevoegde waarde in het Noordzeekanaalgebied en de olie-industrie bijna 15% van de toegevoegde waarde in Rotterdam.

Figuur 2.6: Verdeling van toegevoegde waarde naar havenfuncties en sectoren (2006)



Bron: Nationale Havenraad

Bij het vergelijken van de percentages in Figuur 2.5 en Figuur 2.6, valt op dat de toegevoegde waarde per werknemer bij de vestigingsfunctie hoger is dan bij de knooppuntfunctie. Zo neemt de knooppuntfunctie ruim 47% van de werkgelegenheid in de havens voor zijn rekening, terwijl deze functie 41,5% van de toegevoegde waarde genereert. Met name is vervoer een relatief laagwaardige activiteit met bijna 29% van de werkgelegenheid en maar 16% van de toegevoegde waarde. In combinatie met de grotere nadruk van de havens op het ontwikkelen van de vestigingsfunctie heeft dit ertoe geleid dat inmiddels voor alle havens de vestigingsfunctie meer toegevoegde waarde realiseert dan de knooppuntfunctie. Dat neemt niet weg dat de haven als knooppunt een belangrijke rol zal blijven spelen. In de eerste plaats zal de vestigingsfunctie niet zonder de knooppuntfunctie kunnen, omdat de ontwikkeling van de haven als locatiegebied voor een groot deel afhankelijk is van de kwaliteit van het vervoersknooppunt. In dit opzicht waarborgt de schaalgrootte van vervoerstromen de efficiency in dienstverlening en logistieke bedrijvigheid. Daarnaast versterken schaalgrootte, kennisontwikkeling en innovatie elkaar. Bijvoorbeeld, de ontwikkeling van intermodaal vervoer en value-added logistics, heeft relatief omvangrijke transportstromen nodig om economisch haalbaar te zijn. Al met al zullen, ondanks de relatief

lagere toegevoegde waarde, havens niet achter kunnen blijven bij het (verder) ontwikkelen van de knooppuntfunctie, zowel qua schaalgrootte als kwaliteit.

## 2.2 Sterke punten van de Nederlandse zeehavens

Rotterdam behoort tot de grootste havens van de wereld als we kijken naar het totale overslagvolume. Ook de andere Nederlandse zeehavens zijn uitgegroeid tot belangrijke havenpartijen. De volgende factoren hebben ervoor gezorgd dat de Nederlandse havens zich zo goed hebben kunnen ontwikkelen:

- Gunstige geografische ligging met uitgebreid vaarwegennet
- Multimodale achterlandverbindingen
- Toegankelijkheid, ook voor de nieuwste generaties containerschepen
- Nautische veiligheid
- Functie als Europese hub en goed ontwikkelde logistieke sector
- Hoog opgeleid personeel
- Goede ondersteunende havendiensten en terminalfaciliteiten, zowel aan land- als aan waterzijde
- Stabiele rechtsvorm en goede wet- en regelgeving
- Capaciteitsuitbreidingen en vestigingsmogelijkheden
- Sterke inzet op duurzaamheid

### *Gunstige geografische ligging met uitgebreid vaarwegennet*

De Nederlandse zeehavens liggen direct aan het diepe zeewater van de Noordzee, een van de drukst bevaren zeeën van de wereld. Tevens ligt Nederland in het hart van Europa – een ‘rijke’ consumentenmarkt met ruim 500 miljoen inwoners. Daarbij heeft Nederland – als enige land in Europa – toegang tot een uitgebreid vaarwegennet, door de monding van de Rijn en de Maas.

### *Multimodale achterlandverbindingen*

Nederland staat bekend om zijn uitgebreide, goed onderhouden en multimodale infrastructuur. Door de aanleg van de Betuwelijn is er een dedicated<sup>1</sup> goederenspoorverbinding met Duitsland. Nederland is hiermee een pionier in Europa. Tevens zijn er in Nederland veel multimodaal ontsloten inlandterminals (zie figuur 2.7).

---

<sup>1</sup> Een dedicated goederenspoorverbinding is een spoorverbinding die uitsluitend is gereserveerd voor goederenvervoer.

Figuur 2.7: Inland-terminals Nederland



Bron: NEA

### Toegankelijkheid

Doordat de Nederlandse zeehavens direct aan zee grenzen is de diepgang groot. Rotterdam heeft bijvoorbeeld door de Eurogeul een (getijde onafhankelijke) diepgang van ongeveer 20 meter, maar ook Vlissingen (maximaal 16,5 meter) heeft een grotere diepgang dan Antwerpen (13,1 getijde onafhankelijke diepgang). Daarbij heeft Rotterdam door zijn schaalgrootte voordelen ten opzichte van andere havens.

### Nautische veiligheid

De veiligheid in alle Nederlandse zeehavens is hoog. Zij zijn gehouden aan de International Ship and Port facility Security Code (ISPS Code), een Europese verordening, die in 2004 is vastgelegd in de Nederlandse Havenbeveiligingswet. De ISPS Code is een internationaal voorschrift dat verplicht tot maatregelen voor de beveiliging van schepen en havenvoorzieningen.

De ISPS Code regelt de veiligheidssituatie aan boord van schepen en op plaatsen waar schip en kade samenkomen. Bijvoorbeeld als een schip in een haven ligt, de zogenoemde ship/port interface.

### Functie als Europese hub en goed ontwikkelde logistieke sector

Nederland is een van de belangrijkste landen voor vestiging van Europese Distributie Centra (EDC's) en hoofdkantoren. Ondanks de hoge grondprijzen is het vestigingsklimaat hier nog altijd goed. Dat komt doordat Nederland over het algemeen goed scoort op de beschikbaarheid van grond en panden, de aanwezigheid van infrastructuur, bereikbaarheid,

medewerking overheid en gemeentes, aanwezigheid van personeel en opleidingen en de inzetbaarheid en motivatie van personeel. Vooral Noord-Brabant (Moerdijk, Breda, Tilburg, Den Bosch, Eindhoven), Limburg (Venlo) en Gelderland (Arnhem, Nijmegen) worden hoog gewaardeerd. Maar ook de mainports Rotterdam en Amsterdam zijn aantrekkelijk.

#### *Hoog opgeleid personeel*

Het opleidingsniveau en de productiviteit in Nederland zijn van oudsher hoog. Als gevolg van de economische groei van de afgelopen jaren is er in Nederland wel een tekort aan gekwalificeerd personeel ontstaan.

#### *Goede ondersteunende havendiensten en terminalfaciliteiten*

De Nederlandse havens onderscheiden zich van andere Europese havens door goede ondersteunende havendiensten. De behandeltijd van de Nederlandse douane is bijvoorbeeld het snelst van Europa. Het haveninformatiesysteem (het voormalige 'Portinfolink' thans 'Portbase') wordt goed gewaardeerd. En ook andere ondersteunende diensten zoals sleepdiensten, bevoorrading van schepen en reparatievoorzieningen zijn aanwezig in de Nederlandse zeehavens.

#### *Intensieve samenwerking bedrijfsleven en douane kans op voorsprong*

*Het bedrijfsleven, de overheid en de controlerende instanties staan gezamenlijk voor de uitdaging goederen op een verantwoorde wijze door het logistieke proces heen te loodsen. Met de verhoogde behoefte aan veiligheid, en in het bijzonder binnen internationale logistieke ketens, heeft de Europese Unie specifieke veiligheidsbevorderende maatregelen opgenomen in de douanewetgeving. De aangescherpte douaneregels bieden zowel belemmeringen als kansen. Vanaf 1 januari 2008 kunnen alle bedrijven in de Europese Unie de status van Authorised Economic Operator (AEO) aanvragen. Bedrijven die van de douane de AEO-status hebben ontvangen, zullen een voorkeursbehandeling krijgen en minder last hebben van de strengere regels en controles. Deze maatregelen resulteren in tijdwinsten, waardoor logistieke kosten bespaard kunnen worden. Iedere schakel in de logistieke keten kan in aanmerking komen voor de AEO-status; wanneer alle schakels in een keten aan de eisen voldoen, ontstaat een zogenaamde 'green lane': een internationale, veilige goederenstroom die niet wordt opgehouden door grenzen en douanebeambten.*

*In het najaar van 2008 werd echter duidelijk dat het aantal aanvragen van het Nederlandse bedrijfsleven om AEO te worden, achterbleef bij de verwachtingen. Dit wordt deels veroorzaakt door het feit dat het AEO-certificaat buiten de EU nog niet wordt erkend, het aanvragen de nodige kosten met zich meebrengt en door het feit dat het Nederlandse bedrijfsleven al veel van de faciliteiten van AEO in de praktijk gebruikt. Om de AEO-status aantrekkelijker te maken, heeft het ministerie van Financiën medio april 2009 besloten de zekerheidstelling voor bedrijven met een AEO-status te verminderen. Dit houdt in dat bedrijven bij de douane kunnen volstaan met een lagere bankgarantie voor een later te betalen douane- of belastingschuld (bijvoorbeeld invoerrechten of accijnzen). Hierdoor krijgen bedrijven meer financiële armslag.*

*Nederland zou op dit gebied 'de draad snel op moeten pakken', omdat dit voor supply chains die door Nederland lopen of zouden kunnen lopen een strategisch voordeel kan opleveren ten opzichte van andere landen, zeker in deze tijd waarin eisen en wensen van de consument aan het veranderen zijn. Tezamen met het doelmatige en snelle functioneren van de Nederlandse douane – Nederland staat op de tweede plaats (na Singapore) op douanegebied in de*

*‘Logistics Performance Index’ van de Wereldbank – zou Nederland op dit gebied een voorsprong kunnen nemen op de concurrentie, waardoor de basis om internationale goederenstromen aan zich te binden, sterker wordt.*

*Branche- en werkgeversorganisaties en de douane zijn intensief met elkaar in gesprek over het verder ontwikkelen van faciliteiten voor het bedrijfsleven. De volgende stap is ‘Horizontaal Toezicht Douane’. Dit is een handhavingsmethodiek, gericht op een veilige en (fiscaal) integere buitengrensoverschrijdende goederenstroom door een systeem van toezicht dat maximaal gebruik maakt van en aansluit op de beheerssystematiek binnen het bedrijfsleven. Deze bedrijfseigen controlemechanismen treden in plaats van overheidscontroles (door douane en andere overheden). Het betreft feitelijk een partnership, het controleniveau is lager, minder intensief en direct gekoppeld aan de workflow. Tot slot wordt door genoemde partijen gewerkt aan het elektronisch aangeven bij ‘pre-arrival’ en ‘pre-departure’ en aan ‘e-Customs’, waarbij een ‘one-stop-shop’ concept ontstaat, waardoor bedrijven kunnen profiteren van lagere transactiekosten, een grotere rol in het internationale handelsverkeer, een sterker concurrentievermogen en knelpunten op gebied van het administratieve proces zullen worden opgelost.*

#### *Stabiele rechtsvorm en goede wet- en regelgeving*

De goede wet- en regelgeving en het relatief gunstige belastingklimaat voor ondernemingen hebben tot een prettig zaken- en investeringsklimaat geleid. Onderzoek van Nederland Distributieland (NDL), dat is uitgevoerd in 2008, heeft uitgewezen dat Nederland ten opzichte van de buurlanden het laagste percentage aan inkomstenbelasting heft. Ook heeft Nederland in 2006 besloten om de dividendbelasting te verlagen van 25% naar 15%. Bovendien heeft Nederland een zeer gunstige BTW betalingsregeling (BTW verlegging) voor importgoederen van buiten de EU: de BTW – die door de Nederlandse douane geïnd wordt bij het importeren van goederen - hoeft pas ‘betaald’ te worden op het moment dat de periodieke terugbetalingen van BTW plaatsvinden<sup>2</sup>. Hierdoor wordt de BTW dus als het ware direct teruggestort op de rekening van de bedrijven, waardoor er in feite geen echte betaling plaatsvindt en het dus uiteindelijk aanzienlijke kasstroom- en rentevoordelen oplevert. Al deze voordelen hebben een positief effect op de aantrekkingskracht van Nederland voor buitenlandse multinationals.

#### *Capaciteitsuitbreidingen en vestigingsmogelijkheden*

Voor de toekomst staan een aantal belangrijke capaciteitsuitbreidingen in de havens op de agenda. De belangrijkste uitbreiding is Maasvlakte 2, maar ook de uitbreidingsplannen in Vlissingen (de Scaldia Terminal, de Verbrugge Container Terminal en de Westerschelde Container Terminal) zullen extra capaciteit genereren. Dit zal ertoe leiden dat de capaciteitsproblemen – op voorwaarde dat de politieke besluitvorming niet tot al te veel vertragingen leidt – tot het verleden gaan behoren. De Nederlandse zeehavens zijn snel gegroeid door de aantrekkingskracht van de haven op aanverwante activiteiten. De havens zijn bijvoorbeeld aantrekkelijk voor industriële activiteiten door de nabijheid van grondstoffen en de efficiënte transportmogelijkheden. De metaal-, olie- en chemische industrie is in de Nederlandse zeehavens sterk vertegenwoordigd. Ook duurzame energieopwekking wordt een steeds belangrijker industrie in de nationale havens.

#### *Sterke inzet op duurzaamheid*

Emissies van schadelijke stoffen veroorzaakt door het (maritieme) goederenvervoer dienen teruggebracht te worden om ook in de toekomst binnen de immissiegrenzen<sup>3</sup> te blijven en duurzame ontwikkeling van zeehavens mogelijk te maken. Uit onderzoek naar

<sup>2</sup> Bedrijven in Nederland betalen standaard 19% BTW over de waarde van de goederen, die drie tot vier maanden later weer wordt terugbetaald door de Nederlandse belastingdienst.

<sup>3</sup> Instroom concentraties schadelijke stoffen in een bepaald gebied

duurzaamheidsinitiatieven in zeehavens dat is uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat blijkt dat Amsterdam en Rotterdam actief zijn in duurzame havenontwikkeling en op verschillende terreinen voorop lopen. Rotterdam heeft bijvoorbeeld als enige haven in de Hamburg Le Havre-range<sup>4</sup> een veelomvattend CO<sub>2</sub>-beleid en is op dit gebied zelfs internationaal trekker. Het Havenbedrijf Rotterdam en Milieudefensie hebben in februari 2009 een overeenkomst getekend voor een duurzame Maasvlakte. Dit houdt ondermeer in dat in 2009 samen met Milieudefensie onderzoek uitgevoerd zal worden om te bepalen of en hoe de emissies van SO<sub>2</sub>, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en fijnstof – afkomstig van activiteiten van de huidige Maasvlakte en Maasvlakte 2 – kunnen worden gereduceerd. De gezamenlijke doelstelling is een reductie van luchtverontreinigende stoffen met 10% in 2020. Door het tekenen van deze overeenkomst heeft Milieudefensie afgezien van verdere juridische stappen tegen de aanleg en het gebruik van Maasvlakte 2; een belangrijke stap voorwaarts voor Rotterdam en Nederland als distributieland. Ook Faunabescherming ziet nu af van verdere juridische stappen, omdat de organisatie duidelijke afspraken met het Havenbedrijf Rotterdam heeft gemaakt over alle bezwaren die het tegen de aanleg had.

### 2.3 Zwakke punten van de Nederlandse zeehavens

De volgende factoren gelden als zwakte van de Nederlandse zeehavens:

- Congestie
- Hoge havengelden
- Hoge loonkosten
- Imago logistiek is zwak

#### Congestie

Als gevolg van capaciteitsproblemen in de Nederlandse havens duurt overslag op achterlandvervoer langer dan noodzakelijk. Nederland heeft daardoor last van congestie zowel over de weg, als per spoor en binnenvaart (lange wachttijden in de havens).

#### Hoge havengelden

Doordat de Nederlandse havenautoriteiten zelf de haveninfrastructuur, zoals kades, sluizen en vaarroutes, al dan niet gedeeltelijk moeten financieren, zijn de havengelden in vergelijking met andere Europese havens hoog. Rotterdam behoort bijvoorbeeld tot de duurste containerhavens in de Hamburg Le Havre-range. Het zeehavengeld in Zeebrugge, Le Havre, Hamburg en Antwerpen is aanzienlijk lager dan in Rotterdam. Containeroverslagtarieven<sup>5</sup> in Rotterdam waren eind 2007 hoger dan in de Belgische havens Antwerpen en Zeebrugge, maar lager dan in Le Havre en de Duitse containerhavens.

De loodstarieven 2009 voor de Rotterdamse haven, zijn met ruim 7% gedaald. De tarieven in de andere Nederlandse havens nemen juist toe. De variatie per haven is een gevolg van de afbouw van kruisfinanciering tussen de havens. Het is de eerste keer dat de Nederlandse Mededingingsautoriteit de tarieven vaststelt sinds de inwerkingtreding van de Wet Markttoezicht registerloodsen. Voorheen werd dit door de Minister van Verkeer en Waterstaat gedaan.

<sup>4</sup> De Hamburg Le Havre-range is een aanduiding voor alle havens geografisch gelegen tussen Hamburg (Duitsland) en Le Havre (Frankrijk). De belangrijkste havens in deze range betreffen Hamburg, Bremen, Rotterdam, Antwerpen en Le Havre.

<sup>5</sup> Containeroverslagtarieven: het tarief om een container te verplaatsen van het schip naar een vrachtauto, via een containerstack (bron: containerisation international, februari 2009 & www.logistiek.nl, november 2008).

### **“Noordelijke zeehavens krijgen het moeilijk door stijgende loodstarieven”**

Door een besluit van het ministerie van Verkeer en Waterstaat om de beloodsing in zeehavens voortaan per haven kostendekkend te maken, zullen de loodstarieven flink stijgen. Tot vandaag was het zo geregeld dat de haven van Rotterdam bijdroeg aan de financiering van het loodswezen in de noordelijke zeehavens. Directeur José Kimkes van Samenwerkende Bedrijven Eemsdelta (SBE) zegt dat de afgelopen jaren de tarieven in de haven van Delfzijl en Eemshaven al met procenten omhoog zijn gegaan. In andere havens stegen de prijzen nog sneller. Mocht het zo doorgaan, dan zullen de noordelijke havens zich de komende jaren uit de markt prijzen, denkt Kimkes. Ze vindt dat het ministerie de noordelijke havens met subsidie moet steunen.

Bron: [http://www.nom.nl/nom/artikelen/5060/\\_Noordelijke\\_zeehavens\\_krijgen\\_het\\_moeilijk\\_door\\_stijgende\\_loodstarieven\\_](http://www.nom.nl/nom/artikelen/5060/_Noordelijke_zeehavens_krijgen_het_moeilijk_door_stijgende_loodstarieven_), 7 april 2009

#### Hoge loonkosten

De relatief hoge loonkosten in Nederland zorgen ervoor dat de kosten voor activiteiten in de Nederlandse zeehavens hoog zijn. Deze hoge loonkosten worden gedeeltelijk gecompenseerd door de hoge productiviteit van het personeel.

#### Imago logistiek is zwak

Het imago van logistiek in Nederland is niet positief: de sector wordt in verband gebracht met onder andere stank, geluidsoverlast en fileleed. De waarde en betekenis van logistiek voor de maatschappij wordt onderschat. Het imago is echter wel belangrijk voor Nederland; de Commissie van Laarhoven heeft in de eindrapportage van haar onderzoek uit 2006 namelijk geconstateerd dat gebrek aan logistieke innovatiekracht in Nederland deels samenhangt met een negatief imago van logistiek. Het huidige imago is slecht voor Nederland als men bedenkt dat Nederland zijn leidende logistieke positie dreigt te verliezen aan België en Duitsland. In de top vijf van logistiek dienstverleners in Nederland zit zelfs geen enkel Nederlands bedrijf meer.

## 2.4 Partijen hebben verschillende afwegingen bij hun havenkeuze

De beslissingsmacht in het kiezen van de juiste transportoplossingen voor het vervoer van maritieme vracht hangt samen met de regievoering over het achterlandvervoer en met wie verantwoordelijk is voor het uitvoeren hiervan. Wanneer deze regie in handen is van de verlader spreekt men van ‘merchant haulage’ en wanneer deze in handen is van de rederij spreekt men van ‘carrier haulage’. Beide principes worden in het maritieme vervoer veel gebruikt. Zowel verladers (of expediteurs) als rederijen zijn betrokken bij het maken van keuzes via welke zeehavens vervoersstromen zullen worden getransporteerd.

Tabel 2.1: Belang van keuzecriteria voor verschillende partijen bij containervervoer

	Expediteur	Verlader	Rederij
Prijs	++	+	++
Achterlandverbindingen	++	++	++
Frequenties	++	++	neutraal
Betrouwbaarheid	+	++	+
Capaciteit containeroverslag	neutraal	neutraal	+
Locatie	++	++	++
Veiligheid	+	+	neutraal
Flexibiliteit	+	+	+
Customer service	+	+	+
Connectiviteit	+	+	neutraal

++ = van groot belang;      + = van belang;      neutraal = niet leidend bij keuze

Bron: NEA

### *Rederijen focussen op beschikbare overslagcapaciteit*

Containerrederijen zullen bij het kiezen van de meest geschikte containerhaven voor hun lijndiensten vooral rekening houden met de volgende criteria:

- Bereikbaarheid van het achterland
- Directe aansluiting op zee
- Hoogte van de haventarieven
- Capaciteit containeroverslag
- Betrouwbaarheid
- Flexibiliteit
- Customer service
- Deur-tot-deur transporttijd
- Connectiviteit met regionale havens

Een rederij moet bij het aandoen van een haven havengeld betalen. Hoge havengelden leiden tot hogere kostprijzen van vervoer en hierbij zijn rederijen niet gebaat. Voor rederijen is het belangrijk of een haven direct aan zee is gelegen. De aanlooptijd van de haven kan hierdoor aanzienlijk worden beperkt. Verder is het voor rederijen belangrijk dat er voldoende overslagcapaciteit, flexibiliteit en (customer) service in de haven is om de afhandeltijd te verkorten en de betrouwbaarheid te verhogen. Het vaarschema en de deur-tot-deur transporttijd zijn hier namelijk van afhankelijk. Voor rederijen neemt het belang van kwalitatief hoogwaardige (intermodale) achterlandverbindingen steeds verder toe. Om deze reden, en om kosten te besparen, investeren rederijen zelf in achterlandvervoer (bijvoorbeeld Maersk met spooroperator ERS) en achterlandterminals (bijvoorbeeld ECT met TCT Venlo). Goed achterlandvervoer wordt steeds meer als instrument gebruikt om zich te kunnen onderscheiden van de concurrentie.

Bij de havenkeuze van rederijen speelt de connectiviteit met regionale havens ook een rol. Wanneer een haven goede feederverbindingen heeft, kunnen rederijen makkelijk het 'hub en spoke model<sup>6</sup>' toepassen, wat leidt tot kostenbesparingen.

### *Investeren in containeroverslag*

*Bij het investeren in containeroverslagcapaciteit door containerrederijen in de havens zullen rederijen niet snel geneigd zijn om (langdurige) verbintenissen aan te gaan, wanneer het aanbod van overslagcapaciteit voldoende is. Indien er echter een capaciteitstekort dreigt, neemt het belang om verbintenissen met terminaloperators aan te gaan significant toe; op deze wijze verkrijgen rederijen namelijk zekerheid over hun afzetmogelijkheden. De ontwikkeling van de aangeboden overslagcapaciteit in de havens is dus een belangrijke motivatie voor de keuze om wel of niet te investeren in een bepaalde haven.*

### *Verladers en expediteurs focussen op kwaliteit/prijsverhouding*

Verladers en expediteurs zullen bij het kiezen van de meest geschikte containerhaven voor het vervoer van hun containers vooral rekening houden met de volgende criteria:

---

<sup>6</sup> Een transportmodel waarbij goederen per schip vanuit lokale havens (spokes) naar een centrale haven (hub) worden gebracht om de (geconsolideerde) goederen van daaruit intercontinentaal te verscheppen.



- Hoogte van de tarieven
- Frequenties van de containerlijndiensten
- Kwaliteit achterlandverbindingen
- Betrouwbaarheid
- Capaciteit containeroverslag
- Locatie van de zeehaven
- Aanpassingsvermogen veranderende eisen van havengebruikers
- Veiligheid van de lading
- De haven met de 'first en/of last port of call'<sup>7</sup>

De locatie van de zeehaven met haar natuurlijk achterland (de geografische regio waarbij de oorsprong en/of bestemming van het goederenvervoer binnen dit gebied ligt) is zeer belangrijk voor verladers en expediteurs bij het kiezen van een haven voor hun goederen. Een korte afstand tot de uiteindelijke afnemer is kostentechnisch interessant en goede achterlandvoorzieningen zorgen voor betrouwbaarheid en punctualiteit van de levering aan de uiteindelijke afnemer. Expediteurs blijken de prijs als selectie-instrument belangrijker te vinden dan verladers. Dit is een belangrijk gegeven aangezien expediteurs een aanzienlijk aandeel in de containerstromen hebben. Expediteurs hechten voornamelijk belang aan de frequentie van afvaarten en de verbindingen met het achterland omdat deze variabelen direct van invloed zijn op de prijs van containertransport in andere delen van de supply chain. Verladers hechten juist belang aan betrouwbaarheid en stiptheid van de afvaarten, omdat vertragingen niet alleen een direct effect hebben op de transportkosten, maar juist op de kwaliteit van de gehele supply chain. Een kleine vertraging aan het begin van de keten kan tot grote vertraging aan het eind leiden.

Kostenverschillen tussen zeehavens resulteren niet per definitie in het verliezen van lading aan andere havens. Wanneer, ten opzichte van de andere havens in de Hamburg Le Havre-range, de Nederlandse zeehavens kwalitatief beter passen in de supply chain, zullen verladers over het algemeen bereid zijn de hogere havenkosten te accepteren. Zo kunnen er bijvoorbeeld voordelen zijn in het achterlandvervoer die de hogere kosten voor overslag in de zeehaven compenseren. Ook het snel anticiperen op de veranderende eisen van havengebruikers kan een concurrentievoordeel opleveren, evenals de veiligheid in de haven (een belangrijke eis van Amerikaanse verladers). De haven die veelal 'first port of call' is, is voor verladers interessant omdat de containers voor het Europese achterland bij deze haven het eerst ter beschikking komen. Bij het selecteren van rederijen in het overzeese containervervoer zijn de belangrijkste criteria volgens Nederlandse verladers het aanbod van bestemmingen van de lijndiensten en de kwaliteit van achterlandvervoer dat de rederij aanbiedt. Na deze selectie worden potentiële rederijen geselecteerd op hoogte van de vervoerstarieven. Vervolgens wordt gekeken welke rederij de hoogste betrouwbaarheid heeft als het gaat om de stiptheid van de vaarschema's. Het laag houden van voorraden bij productielocaties en daarmee het belang van continuïteit in de distributie van eindproducten is de achterliggende gedachte waarom bereikbaarheid van het achterland en betrouwbaarheid van vaarschema's zo belangrijk zijn voor verladers. Ook spreiding van vervoersrisico's – door in zee te gaan met meerdere rederijen – en het 'aanwakkeren'

<sup>7</sup> De 'first port of call' is te omschrijven als die haven die het eerste 'aangedaan' wordt door een containerschip in een vaste lijndienst, wanneer dit schip een bepaalde regio – bijvoorbeeld de Hamburg Le Havre-range –aandoet.

van de concurrentie onder de rederijen worden genoemd als motivaties voor een bepaalde rederijkeuze. Duurzaamheid is (nog) niet voor alle verladers een belangrijk selectiecriteria. Echter men wordt zich wel steeds meer bewust van het belang van duurzaamheid in de supply chain.

## 2.5 Nationale concurrentievergelijking; containeroverslag in regionale zeehavens in opkomst

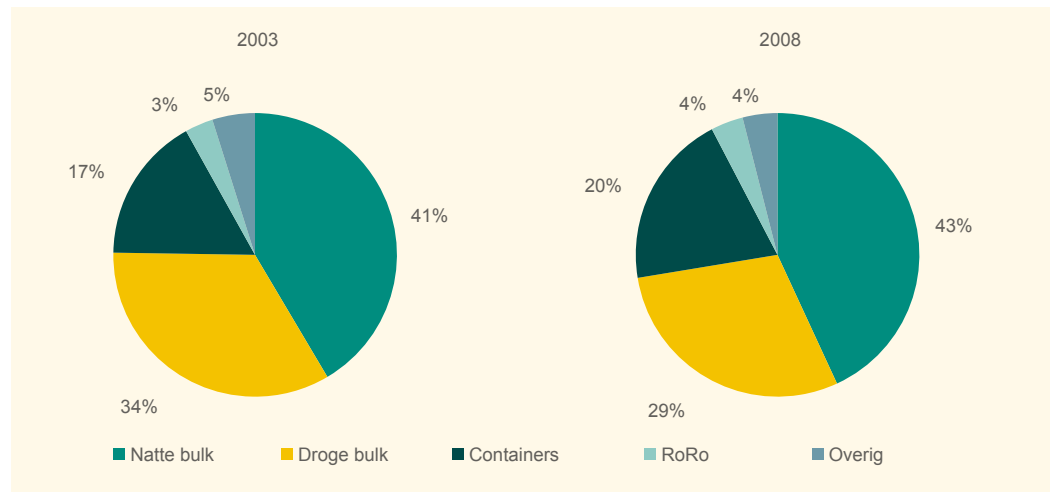
Het containervervoer is qua omvang na natte en droge bulk het derde segment in Nederland (zie Tabel 2.2). Op het gebied van containeroverslag (gemeten in tonnen) neemt de haven van Rotterdam 96% van de totale Nederlandse containeroverslag voor zijn rekening, terwijl de haven van Amsterdam verantwoordelijk is voor ongeveer 4%. Vandaar dat in dit rapport, waarbij de focus op containers ligt, de concurrentiepositie van de haven van Rotterdam en – zij het in mindere mate – de haven van Amsterdam in internationale perspectief wordt vergeleken. De regionale zeehavens worden hieronder in nationaal perspectief vergeleken.

Tabel 2.2: Totale overslag (x 1.000 ton) per havenregio (2003 en 2008)

Verschijningsvorm	Noordelijke zeehavens		Noordzee-kanaal-gebied		Rijn- en Maasmond-gebied		Schelde-bekken		Totaal	
	2003	2008	2003	2008	2003	2008	2003	2008	2003	2008
Natte bulk	431	385	13.624	33.779	156.125	197.040	9.032	11.030	179.212	242.234
Droge bulk	2.919	3.319	44.641	50.787	87.569	98.267	10.787	12.202	145.916	164.575
Containers	7	9	662	3.905	70.922	107.831	352	170	71.943	111.915
RO/RO	52	109	718	1.095	10.666	17.338	2.513	2.261	13.949	20.803
Overig	947	863	5.817	5.206	8.922	8.583	5.327	7.613	21.013	22.265
<b>Totaal</b>	<b>4.356</b>	<b>4.685</b>	<b>65.462</b>	<b>94.772</b>	<b>334.204</b>	<b>429.059</b>	<b>28.011</b>	<b>33.276</b>	<b>432.033</b>	<b>561.792</b>

Bron: Nationale Havenraad

Figuur 2.8: xx



Bron: Nationale Havenraad

Het containervervoer in de regionale zeehavens (Noordelijke zeehavens en Scheldebekken) is nog nauwelijks ontwikkeld. Wel zijn er vergevorderde plannen om het containervervoer uit te breiden in Vlissingen en Terneuzen, dan wel ligt er een focus op het containervervoer (Harlingen). Hoe de vier nationale havenregio's scoren op de havenkeuzecriteria uit paragraaf 2.6 is in Tabel 2.3 opgenomen.

Tabel 2.3: Concurrentievergelijking van havenkeuzecriteria in de Nederlandse zeehavens

Criterion	Noordelijke Zeehavens	Noordzeekanaal-gebied	Rijn- en Maasmond	Scheldebekken
Locatie van de zeehaven	Gunstig voor Baltische Staten. Direct aan zee, grotere diepgang is gewenst.	Gunstig gelegen voor Nederland en Duitsland. Havens achter sluisen. Goed gelegen voor mainport Schiphol.	Gunstig gelegen voor Nederland, Duitsland en België. Diepgang 19 m, direct aan zee.	Gunstig voor Nederland en België en feederings naar Verenigd Koninkrijk. Diepgang Vlissingen 16,5 m en direct aan zee, Terneuzen 14,5 m, gedeeltelijk achter sluisen.
Achterlandverbindingen / Modal split containers	Congestievrij in Noord-Nederland, vooral achterlandvervoer over de weg en binnenvaart.	Goede achterlandfaciliteiten, echter veel congestie op de wegen.	Zeer goede waterwegen, begin van Betuwelijn. Desondanks veel congestie op de wegen. 30% binnenvaart, 59% weg en 11% spoor.	Goede achterlandfaciliteiten die nauwelijks congestie kennen. Veel binnenvaartpotentie en spoorvervoer is mogelijk. Streven in toekomst naar modal split van containers met 40% binnenvaart, 50% weg en 10% spoor.
Capaciteit containeroverslag	Focus ligt bij Harlingen op containervervoer, echter nog geen concrete capaciteitsuitbreidingen.	Capaciteit ongeveer 1 miljoen TEU. Geen concrete capaciteitsuitbreidingen.	Behoorlijke capaciteitsproblemen, in toekomst grote capaciteitsuitbreidingen.	Huidige containercapaciteit is 150.000 TEU, echter ruim 5 miljoen TEU zit in de pijplijn.
Tarieven	Lagere tarieven dan in Rotterdam.	Enigszins lagere tarieven dan in Rotterdam.	De aanloopkosten van containerschepen zijn het hoogst door hoog zeehavengeld. Echter tarieven worden lager.	Lagere tarieven dan in Rotterdam.
Veiligheid	Goed	Goed	Goed	Goed
Connectiviteit met andere havens	Vooral gericht op de Baltische Staten.	Veel mogelijkheden naar voornamelijk Europa, maar ook Amerika en Azië.	Ruim 500 lijndiensten per week naar voornamelijk Europa, Amerika, Azië.	Moet verder ontwikkeld worden. Vooral gericht op het Verre Oosten.
Logistieke bedrijvigheid	Is in ontwikkeling. Veel bedrijven gericht op chemie en metaal. Ook energie- en recyclepark gevestigd.	Profileert zich steeds vaker als logistieke mainport. Warehouse-activiteiten in het Westpoort gebied is sterk toegenomen.	Logistieke mainport. Chemie, groente- en fruit, energiehaven.	Logistiek is speerpunt. Veel bedrijven gericht op (petro)chemie, scheepsbouw, metaal en offshore. Ook veel bedrijven gespecialiseerd in groente, fruit en andere landbouwproducten, hout en houtproducten en auto's.

Bron: NEA

### *Locatie van de zeehavens*

De Noordelijke zeehavens en de havens aan het Scheldebekken zijn – net als Rotterdam – veelal direct aan zee gelegen. Alleen enkele havens in Terneuzen liggen – net als de haven van Amsterdam – achter sluisen. De diepgang in het Scheldebekken is groot; 16,5 meter voor Vlissingen en 14,5 meter voor Terneuzen. De Noordelijke zeehavens zijn gunstig gelegen voor vervoer naar de Baltische Staten, Scandinavië en Rusland. Recentelijk is er een positief besluit genomen over de bouw van een 1.250 meter openbare laad- en loskade aan de verlengde Wilhelminahaven in Eemshaven. Ook zijn er plannen voor de verruiming van de vaargeul tussen de Noordzee en Eemshaven. Gaat deze verruiming door, dan wordt de haven toegankelijk voor zeeschepen met een diepgang van maximaal 14 meter. Deze diepgang is met name van belang voor Panamax schepen. Overigens ligt de focus van de Groningse zeehavens voornamelijk op de overslag van bulkgoederen.. De havens van Vlissingen en Terneuzen hebben zowel Nederland als België als natuurlijk achterland. Daarbij zijn deze havens, doordat ze direct aan zee liggen, gunstiger gelegen dan Antwerpen. Amsterdam is niet direct aan zee gelegen en heeft de sluis bij IJmuiden als belangrijke beperking.

#### *Tweede zeesluis bij IJmuiden? Bedrijven stellen keuze vestiging uit*

*Of de tweede zeesluis bij IJmuiden er komt is tot op heden nog niet bekend. Wel zijn belanghebbenden van de haven van Amsterdam het erover eens dat deze sluis cruciaal is voor de verdere ontwikkeling van de haven. Volgens hen weerhoudt het uitblijven van het 'groene licht' voor de bouw van de nieuwe zeesluis bedrijven en investeerders ervan om voor Amsterdam te kiezen als vestigingsplaats.*

*Begin april 2009 heeft een ruime meerderheid van de Tweede Kamer bij minister Eurlings aangedrongen haast te maken met de aanleg (Het Parool – Binnenland, Kamer wil snel tweede zeesluis, 2 april 2009). Verzelfstandiging van het Amsterdamse Havenbedrijf kan de financiering van de tweede zeesluis bij IJmuiden sluitend maken. Dat blijkt volgens de minister uit nieuw onderzoek van zijn ministerie (Het Parool – Economie, Verkoop Havenbedrijf voor tweede zeesluis, 3 april 2009). De tweede zeesluis en een eventuele verzelfstandiging zullen eerst nog wel de nodige onderzoeken vergen, daar de meningen nog sterk verdeeld zijn. De heer Gerson (tot april Amsterdams havendirecteur en vanaf april wethouder verkeer van Amsterdam) stelt in een interview in Nieuwsblad Transport dat verzelfstandiging moet worden losgekoppeld van de discussie rond de aanleg van de zeesluis (Nieuwsblad Transport, 'Deze haven is niet gebouwd op drijfzand', 27 mei 2009).*

### *Achterlandverbindingen*

De Noordelijke zeehavens en de havens aan het Scheldebekken hebben veel minder te maken met congestie. Daarbij zijn de intermodale mogelijkheden vooral in Noord-Nederland vooralsnog onderontwikkeld.

### *Capaciteit containeroverslag*

Het containervervoer in de Noordelijke zeehavens is relatief beperkt. Wel ligt er een focus op het containervervoer in Harlingen. Concrete capaciteitsuitbreidingen zijn nog niet gepland. Dit in tegenstelling tot de havens aan het Scheldebekken. Momenteel zijn deze Zeeuwse havens goed voor een capaciteit van 150.000 TEU, maar er zijn plannen om in de toekomst veel nieuwe capaciteit te ontwikkelen. Zo zal in 2010 de oplevering van de Scaldia Terminal plaatsvinden met een capaciteit van 1 miljoen TEU. Daarnaast zijn er vergevorderde plannen voor twee andere terminals; de VCT (Verbrugge Container Terminal) met een capaciteit van 2,9 miljoen TEU en de WCT (Westerschelde Container Terminal) met een capaciteit van 2,5 miljoen TEU. Gezien de huidige economische situatie zal hier nog wel mee gewacht worden.

De havens in het Noordzeekanaalgebied hebben een capaciteit van 1 miljoen TEU, maar deze capaciteit wordt momenteel nog niet volledig benut. Bovendien wordt de capaciteit niet uitgebreid zolang er nog geen zekerheid is over de nieuwe zeesluis bij IJmuiden.

Containercapaciteit van de Rotterdamse haven zal met in gebruikname van Maastvlake 2 een flinke impuls krijgen.

#### *Tarieven en veiligheid*

De tarieven in de regionale havens liggen enigszins onder de tarieven die in Rotterdam worden gehanteerd. De veiligheid in alle Nederlandse zeehavens is hoog. Zij zijn namelijk gehouden aan de ISPS Code.

#### *Connectiviteit met andere havens*

De regionale zeehavens kunnen wat betreft connectiviteit niet vergeleken worden met de mainport Rotterdam en haven Amsterdam. De overslagvolumes zijn daarvoor nog te beperkt. De Noordelijke zeehavens hebben wel goede connecties met de Baltische Staten, Scandinavië en Rusland. Het Scheldebekken richt zich op de aan- en afvoer van containers van en naar het Verre Oosten.

#### *Logistieke bedrijvigheid*

De logistieke bedrijvigheid in de regionale havens is in ontwikkeling. Zo heeft Harlingen Seaport voor de in 2004 geopende industriehaven (50 hectare) een aantal speerpunten geformuleerd:

1. Minerale grondstoffen
2. Versterken van de distributiefunctie door:
  - het aantrekken van ladingstromen
  - het ontwikkelen van logistiek
3. Energie en biomassa
4. Scheepsbouw en –reparatie en offshore

De in juni 2009 opgestarte containerlijndiensten op Zweden, Letland en Engeland en daarnaast de containerbinnenvaartdienst op Rotterdam (vier afvaarten per week) moeten de logistieke functie van de zeehaven Harlingen gaan versterken.

In het Scheldebekken zullen de toekomstige containeroverslagontwikkelingen ook logistieke activiteiten met zich mee brengen. Hierbij wordt samenwerking en synergie tussen naast elkaar gelegen bedrijven gestimuleerd door in te zetten op het concentreren van bedrijvencusters die zich gespecialiseerd hebben op een bepaald terrein. In de Rijn- en Maasmond is de logistieke bedrijvigheid goed ontwikkeld op speciaal hiervoor aangewezen locaties zoals de distriparken in de Botlek, de Eemhaven en op de Maasvlakte. Het fruit- en sappencluster is geconcentreerd in het Merwehaven-/Vierhavensgebied. Het distripark op de Maasvlakte is vooral gericht op containervervoer. Nieuwe distributiecentra, maar ook containerterminals zullen op Maasvlakte 2 worden ontwikkeld. Daarnaast zal het fruitcluster worden verhuisd naar het Waalhaven/Eemhavengebied, waardoor dit cluster – waarin containerisatie steeds meer voorkomt - zich kan voegen naast de containeroverslag. In het Noordzeekanaalgebied is de logistieke bedrijvigheid volop in ontwikkeling met de aanleg van het Atlaspark, gelegen naast de Afrikahaven, dat speciaal is gericht op distributie en value added logistics. Daarnaast is IJmuiden een strategische plek in het havengebied waar mogelijkheden zijn voor verdere ontwikkeling van een logistiek centrum voor handel in diepgevroren vis. De recentelijk in gebruik genomen containerterminal, die speciaal voor de overslag van vis is ontwikkeld, kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren. Momenteel zijn

de logistieke activiteiten ondermeer gevestigd in de Afrikahaven, de Westhaven, Velsen-Noord en IJmuiden.

De nabijheid van Schiphol is een strategisch voordeel voor het Noordzeekanaalgebied, omdat logistieke bedrijven, afhankelijk van hun bedrijfsstrategie, kunnen kiezen uit verschillende transportmodaliteiten. In de Noordelijke zeehavens ligt nog ruimte voor de verdere ontwikkeling van logistieke bedrijvigheid. Deze havens kenmerken zich niet als havens met grootschalige containeroverslag, waardoor (Europese) distributieactiviteiten nauwelijks zijn ontwikkeld.

Een samenvatting van de concurrentieanalyse van de vier nationale havenregio's is in Tabel 2.4 opgenomen.

Tabel 2.4: Concurrentieanalyse Nederlandse zeehavens

Criterium	Noordelijke Zeehavens	Noordzeekanaal-gebied	Rijn- en Maasmond	Scheldebekken
Locatie van de zeehaven	++	+	+++	+++
Achterlandverbindingen	+	++	+++	++
Huidige capaciteit containeroverslag	+	++	++	+
Toekomstige capaciteit containeroverslag	+	+	+++	+++
Tarieven	+++	++	+	+++
Veiligheid	++	++	++	++
Connectiviteit met andere havens	+	++	+++	+
Logistieke bedrijvigheid	++	+++	+++	++

Bron: NEA

## 2.6 Europese concurrentievergelijking; 'nek-aan-nek race' in Hamburg Le Havre-range

Containervervoer is in Europa erg concurrerend. Wanneer naar Noordwest-Europa wordt gekeken, zijn hier op een relatief klein geografisch gebied al vijf grote zeehavens en een tiental kleinere havens gevestigd. Hoe de vijf grote zeehavens uit de Hamburg Le Havre-range scoren op de havenkeuzecriteria is in Tabel 2.5 opgenomen.

Tabel 2.5: Concurrentievergelijking van havenkeuzecriteria in de Hamburg Le Havre-range

Criterion	Hamburg	Bremen	Rotterdam	Antwerpen	Le Havre
Locatie van de zeehaven	Gunstig gelegen voor Duitsland, Scandinavië, Baltische Staten en Midden- en Oost-Europa, ligt op 110 km van de monding van de Elbe in de Noordzee	Gunstig gelegen voor Noord-Nederland, Duitsland, Scandinavië en Midden- en Oost-Europa, direct aan zee	Gunstig gelegen voor Nederland, West-Duitsland en België, direct aan zee	Gunstig gelegen voor Zuid-Nederland, België, Noord-Frankrijk, geen directe zeeontsluiting	Gunstig gelegen voor Frankrijk, België en Noord-Italië, direct aan zee
Achterlandverbindingen / Modal split containers	Binnenvaart via Elbe, spoorwegennet goed ontwikkeld. 3% binnenvaart, 67% weg en 30% spoor.	Spoorwegennet goed ontwikkeld. 5% binnenvaart, 42% weg en 53% spoor (schatting).	(Zeer) goede waterwegen, begin van Betuwelijn. Veel congestie op de wegen. 30% binnenvaart, 59% weg en 11% spoor.	Goede waterwegen, congestie op de weg. IJzeren Rijn biedt verbetering. 32% binnenvaart, 60% weg en 8% spoor.	Binnenvaart via de Seine. 9% binnenvaart, 86% weg en 5% spoor.
Capaciteit containeroverslag	Grote capaciteitsproblemen, in toekomst capaciteitsuitbreidingen	Capaciteit beschikbaar, in toekomst beperkte capaciteitsuitbreidingen	Behoorlijke capaciteitsproblemen, in toekomst grote capaciteitsuitbreidingen	Capaciteit beschikbaar, in toekomst grote capaciteitsuitbreidingen	Behoorlijke capaciteitsproblemen, capaciteitsuitbreidingen staan gepland
Tarieven	De aanloopkosten van containerschepen zijn hoog door hoge sleepkosten en dure rivierloods	De aanloopkosten van containerschepen zijn het hoogst door hoog zeehavengeld. Echter tarieven worden lager	De aanloopkosten zijn gemiddeld	De aanloopkosten zijn beperkt door laag zeehavengeld	De aanloopkosten van containerschepen zijn beperkt door laag zeehavengeld
Veiligheid	Goed	Goed	Goed	Goed	Goed
Connectiviteit met andere havens	Vergelijkbaar met Rotterdam	Minder lijndiensten dan Rotterdam	Ruim 500 lijndiensten per week	Vergelijkbaar met Rotterdam	Minder lijndiensten dan Rotterdam
Logistieke bedrijvigheid	Logistieke mainport, 2,8 miljoen m <sup>2</sup> warehousing	Logistieke mainport, 3,6 miljoen m <sup>2</sup> warehousing	Logistieke mainport, 1,3 miljoen m <sup>2</sup> warehousing. Veel nieuwe capaciteit wordt in toekomst verwacht	Logistieke mainport, 5,3 miljoen m <sup>2</sup> warehousing	Veel logistieke bedrijvigheid. Focus op geconditioneerde lading. 1,1 miljoen m <sup>2</sup> warehousing

Bron: NEA

### *Locatie van de zeehaven*

Een van de belangrijkste redenen waarom Rotterdam is uitgegroeid tot een van de grootste havens van de wereld, is zijn gunstige geografische ligging. De haven – en in het bijzonder de Maasvlakte – ligt direct aan zee. Om de haven van Hamburg te bereiken moeten schepen 110 kilometer over de rivier de Elbe varen. Voor de haven van Antwerpen moeten schepen de Schelde op. Daarbij is de diepgang van de Rotterdamse haven uniek. Alle containerschepen kunnen zonder rekening te houden met de getijden de haven aandoen. Hamburg en Antwerpen hebben dit voordeel niet. De havens van Rotterdam en Antwerpen zijn gunstig gelegen voor de Benelux en Duitsland. Vanuit Antwerpen en Le Havre is Frankrijk goed bereikbaar. De Duitse havens zijn gunstiger gelegen voor Scandinavië en de Baltische Staten. Alle containerhavens in de Hamburg Le Havre-range, maar ook aan de Zwarte en Middellandse zee, zijn in staat om een (klein) gedeelte van de Centraal-Europese markt te voorzien. Geen enkele haven heeft een geografisch concurrentievoordeel ten opzichte van de andere. Zwitserland en Oostenrijk worden bijvoorbeeld van containers voorzien vanuit Hamburg, Bremen, Rotterdam, Antwerpen, Koper en Triëste. De Duitse havens worden kwalitatief hoog gewaardeerd, met name als het gaat om efficiëntie in containeroverslag en de kwaliteit van informatiediensten. Dit laatste kan ook verklaard worden door het feit dat verladers en expediteurs in Duitstalige landen beter informatie kunnen uitwisselen in de Duitse havens door de gemeenschappelijke taal.

#### ***De haven van Koper in het hart van Europa***

*De haven van Koper ligt in het zuiden van Slovenië aan de Adriatische kust en is in twintig jaar tijd uitgegroeid van een lokale haven met een zeer beperkte doorvoer tot een multi-purpose haven waarvan ongeveer tweederde deel van de overslag wordt doorgevoerd naar veel verschillende landen in Europa. Vooral Slovenië, Oostenrijk, Hongarije en – in mindere mate – Rusland zijn in dit opzicht zeer belangrijk voor de haven van Koper en de relatieve groeicijfers – tot het begin van de economische crisis – zijn aanzienlijk: de overslag van containers groeide van 219.000 TEU in 2006 tot 305.000 TEU in 2007 (+39%). De haven ziet zichzelf gelegen op een ideale locatie in Midden Europa: schepen vanuit Azië met bestemming Europa die door het Suezkanaal varen, doen er zo'n zes dagen korter over dan wanneer een haven aangedaan wordt in de Hamburg Le Havre-range. Bovendien is vanuit Koper een groot gedeelte van Europa binnen één tot twee dagen bereikbaar met een truck. Eén van de sectoren die dit als een groot voordeel ziet, is de groente- en fruitsector; Zuid-Amerikaanse bedrijven, maar ook bedrijven uit landen rond de Middellandse Zee, zien voornamelijk de betrouwbaarheid, flexibiliteit, kwaliteit en een goede afwikkeling gedurende zeven dagen per week als grote voordelen van deze haven. Ook in de short sea sector ziet de haven groeikansen en zoekt hierbij steeds meer de samenwerking op met havens in de regio en in Oost-Europa.*

### *Achterlandverbindingen*

De Rotterdamse haven, maar ook de haven van Antwerpen hebben te maken met congestie over de weg. Als alternatief hebben deze havens, in tegenstelling tot de Duitse en Franse havens, zeer goede binnenvaartmogelijkheden. Het spoorvervoer vanuit de Rotterdamse haven scoort minder goed dan het wegvervoer en de binnenvaart. Het natuurlijk achterland hiervan is beperkt tot West-België, de Duitse gebieden aan de grens en Italië. Voor vervoer verder naar het achterland, met name richting Oost-Europa presteren de andere havens in de Hamburg Le Havre-range, in termen van netwerkkenkosten en tijden, beter. De komst van de Betuweroute kan voor verbetering zorgen, maar blijft afhankelijk van het overheidsbeleid van de verschillende doorvoerlanden. Frankrijk, België, en in mindere mate, Duitsland voeren nog steeds een beschermend beleid. Daarnaast zijn er bij deze landen technische en operationele



belemmeringen aan de landsgrenzen. De marktpositie van de Nederlandse zeehavens is wat betreft het vervoer van goederen naar Oost-Europa dus voor verbetering vatbaar.

### Capaciteit containeroverslag

Bijna alle containerhavens in de Hamburg Le Havre-range zullen hun overslagcapaciteit in de komende jaren uitbreiden. Tabel 2.6 geeft hiervan een overzicht. Uit deze tabel blijkt dat de geplande capaciteitsuitbreidingen van de havens onderling sterk verschillen. Op de korte termijn – tot het jaar 2010 – zal de haven van Antwerpen de grootste capaciteit hebben. In 2005 is namelijk de Deurganckdok in Antwerpen geopend en deze opening viel precies samen met de explosieve groei van containerstromen vanuit China. Ook Hamburg heeft geprofiteerd van deze groei door de opening van de Altenwerderterminal in 2002. Dit onderstreept het belang van timing in het uitbreiden van overslagcapaciteit. Deze capaciteitsontwikkelingen hebben de haven van Antwerpen tot nog toe een voordeel gegeven ten opzichte van met name Rotterdam, die de overslagcapaciteit van containers pas vanaf 2014 aanzienlijk kan verhogen.

Wanneer gekeken wordt naar de lange termijn – vanaf ongeveer 2014 – zullen de grootste (absolute) capaciteitsuitbreidingen plaatsvinden in respectievelijk Hamburg en Rotterdam (Maasvlakte 2). Daarnaast is de haven van Antwerpen een onderzoek gestart naar de mogelijkheden om een equivalent van Maasvlakte 2 aan te leggen aan de monding van de Schelde. Ook laten de havens van Zeebrugge en Le Havre procentueel een enorme capaciteitsuitbreiding zien, namelijk een groei van respectievelijk 100% en 88%. De procentueel sterkste groei zal in het Scheldebekken plaatsvinden. Momenteel hebben deze havens een capaciteit van 150.000 TEU, terwijl er uitbreidingsplannen zijn om deze capaciteit in de toekomst uit te breiden naar 3,9 miljoen TEU. Rederijen vinden de aanwezigheid en het waarborgen van capaciteit zeer belangrijk. Containerterminals spelen hierop in, waardoor een grote kans op overcapaciteit van containeroverslag in de Hamburg Le Havre-range ontstaat.

Tabel 2.6: Capaciteit containeroverslag Hamburg Le Havre-range (in TEU per jaar)<sup>8</sup>

Haven	Huidige capaciteit	Capaciteit (inclusief geplande uitbreidingen) tot 2015	Groei
Rotterdam	** 12.500.000	19.500.000	56%
Hamburg	* 9.200.000	19.000.000	107%
Antwerpen	** 14.000.000	18.300.000	31%
Bremen <sup>10</sup>	* 6.000.000	9.000.000	50%
Zeebrugge	** 2.500.000	*** 5.000.000	100%
Le Havre	*** 2.638.000	4.950.000	88%
Amsterdam	*** 950.000	950.000	0%
Scheldebekken	150.000	**** 3.900.000	2500%
Totaal	46.989.000	79.651.000	70%

Bron: Universiteit Antwerpen, MTBS (2006), Port of Rotterdam, Lievens ingenieursbureau, Hamburg Port Authority, Antwerp Port Authority, Bremenports GmbH & Co. KG, Grand Port Maritime du Havre, Zeeland Seaports. \*capaciteit in 2007 \*\*capaciteit 2008 \*\*\*capaciteit 2009 \*\*\*\*prognose voor 2014.\*\*\*\*\* prognose is exclusief WCT (2,5 mln TEU) omdat definitief besluit nog niet is genomen.

### Tarieven

Zoals reeds eerder in dit rapport gesteld, zijn de aanloopkosten van containerschepen in Rotterdam hoger dan in de andere havens van de Hamburg Le Havre-range als gevolg van het hoge zeehavengeld. De Rotterdamse haven moet namelijk (een deel van) de infrastructuur zelf betalen. In Antwerpen daarentegen wordt de haveninfrastructuur door

<sup>8</sup> Uitsluitend de 'pure' containerterminals zijn onderzocht; overslagkades die slechts een gedeelte containers overslaan zijn buiten beschouwing gelaten.

<sup>10</sup> Bremen: (inclusief Wilhelmshafen)

de rijksoverheid betaald. Om eerlijke concurrentie (level-playing-field) te waarborgen, wordt gepleit voor Europese regelgeving.

*Veiligheid*

Sinds de aanslagen van 11 september 2001 in de Verenigde Staten is het belang van veiligheid sterk toegenomen. Doordat de VS een belangrijke handelspartner van Nederland is, heeft de Rotterdamse haven veel geïnvesteerd in het verhogen van de veiligheid. Daarbij probeert Rotterdam voorop te lopen in Europa.

**Containerscan Euromax-terminal**

*Op de Euromax-terminal heeft de Douane het nieuwste en snelste type containerscan geïnstalleerd. Het apparaat heeft een capaciteit van 150 containers per uur, tegen twintig voor de machine elders op de Maasvlakte. Het verschil zit vooral in het feit dat de chauffeur nu niet meer hoeft uit te stappen. Dankzij nieuwe technologie is de stralingsintensiteit laag. Men zou de scan 10.000 keer per jaar door moeten aan de wettelijk toegestane limiet te komen. Jaarlijks worden er in de gehele haven ongeveer 50.000 containers gescand.*

*Connectiviteit met andere havens*

Vanuit Rotterdam vertrekken er wekelijks ruim 500 lijndiensten naar verschillende havens in de wereld. Uit Hamburg en Antwerpen vertrekt een vergelijkbaar aantal lijndiensten. De connectiviteit van Bremen en Le Havre met andere havens loopt enigszins achter door de lagere containervolumes.

*Logistieke bedrijvigheid*

De grootste containerhavens van Europa profileren zich als logistieke mainport. Antwerpen is met ruim 5,3 miljoen m2 aan opslagruimte één van de grootste Europese aanbieders van overdekte magazijnen. Bovendien ontwikkelen Antwerpen (Waasland en Hoevenen) en Zeebrugge nieuwe logistieke terreinen. In de Duitse havens Hamburg en Bremerhaven is de logistieke bedrijvigheid ook goed ontwikkeld. Hamburg heeft 2,8 miljoen m2 aan opslagruimte en Bremerhaven heeft met het multimodaal ontsloten ‘cargo consolidation and distribution park’ zelfs 3,6 miljoen m2 aan logistiek terrein. Rotterdam en Le Havre hebben wat betreft opslagruimte minder te bieden, namelijk 1,3 respectievelijk 1,1 miljoen m2. Echter, daar tegenover staat dat beide havens hun logistieke activiteiten flink gaan uitbreiden; Le Havre heeft 0,6 miljoen m2 opslagruimte in ontwikkeling en Rotterdam krijgt met Maasvlakte 2 nog eens 1,7 miljoen m2 aan terrein voor distributieactiviteiten. Le Havre profileert zichzelf als een sterke haven in de logistieke bedrijvigheid van geconditioneerde lading.

Een samenvatting van de concurrentieanalyse van de vier nationale havenregio’s is in Tabel 2.7 opgenomen.

Tabel 2.7: Concurrentieanalyse in de Hamburg Le Havre-range

criterium	Hamburg	Bremen	Rotterdam	Antwerpen	Le Havre
Locatie van de zeehaven	+	++	+++	+	++
Achterlandverbindingen	++	++	+++	+++	+
Huidige capaciteit containeroverslag	+	+++	+	+++	++
Toekomstige capaciteit containeroverslag	+++	++	+++	+++	+++
Tarieven	++	++	+	++	+++
Veiligheid	++	++	+++	++	++
Connectiviteit met andere havens	+++	++	+++	+++	+
Logistieke bedrijvigheid	+++	++	+++	+++	++

Bron: NEA

# 3 Nederland heeft een leidende rol in de mondiale containeroverslag

*Containeroverslag in de West-Europese havens is in de afgelopen jaren sterk gegroeid, zowel absoluut als in vergelijking met andere overslagsegmenten; de haven van Rotterdam heeft hierin een sterke positie verworven en is zelfs marktleider binnen geheel Europa. Sterk opkomende markten zoals China zijn van groot belang voor de Nederlandse zeehavens. Duurzaamheid en congestiebestrijding zullen belangrijke thema's worden voor de Nederlandse zeehavens en zullen consequenties hebben voor vervuilende zeeschepen en de ontwikkeling van multimodale achterlandverbindingen. De markt van het wereldwijde containervervoer wordt steeds meer gekenmerkt door consolidatie en ketenintegratie van rederijen in de containeroverslag; de haven van Rotterdam heeft hiermee veel rederijen aan zich weten te binden. De huidige economische crisis raakt het containervervoer hard; echter, het verlicht wel tijdelijk de capaciteitsproblematiek in de zeehavens.*

## 3.1 Containeroverslag steeds belangrijker onderdeel maritieme overslag

### Nederland

Zoals eerder aangegeven, is het containervervoer qua omvang na natte en droge bulk het derde segment in Nederland. Het Nederlandse containervervoer speelt zich hoofdzakelijk af in de haven van Rotterdam. In 2008 werd bijna 11 miljoen TEU<sup>1</sup> in Rotterdam overgeslagen. Hiermee heeft Rotterdam een aandeel van bijna 96% op het totale volume in Nederland. In de haven van Amsterdam werd in 2008 ongeveer 435.000 TEU overgeslagen, wat goed is voor zo'n 4% (zie Tabel 3.1). De containeroverslag in het Scheldebekken en de Noordelijke zeehavens valt te verwaarlozen. Er zijn echter vergevorderde plannen om het containervervoer in het Scheldebekken sterk te ontwikkelen. Belangrijkste reden hiervoor is de grote interesse vanuit de markt (onder andere PSA/HNN) voor deep-sea capaciteit voor 12.000+ TEU schepen. Op dit segment kan het Scheldebekken zich richten door haar diepgang en de directe verbinding met zee.

Tabel 3.1: Containeroverslag per havenregio, 2008

Havenregio	Aantal TEU (x 1.000)	Percentage
Noordelijke zeehavens (schatting)	27	0,2%
Noordzeekanaalgebied	435	3,9%
Rijn- en Maasmondgebied	10.784	95,7%
Scheldebekken	18	0,2%
Totaal	11.264	100,0%

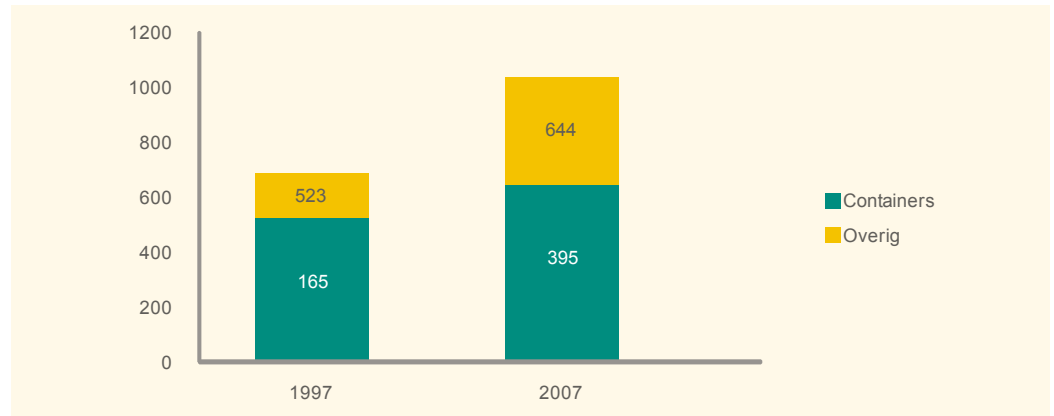
Bron: Nationale havenraad, bewerkt NEA

### Hamburg Le Havre-range

Het aantal containers dat in West-Europese zeehavens wordt overgeslagen neemt een steeds groter deel in van de totale maritieme overslag. In totaal bedroeg de overslag van containers in de belangrijkste havens van de Hamburg Le Havre-range in 2007 ruim 395 miljoen ton (waarvan ruim een kwart in Rotterdam werd overgeslagen). Met dit tonnage maakte het containersegment ongeveer 38% uit van de totale overslag van deze havens. Dit aandeel is ten opzichte van 1997 behoorlijk toegenomen; toen bedroeg de containeroverslag 165 miljoen ton, dat 24% van de totale overslag was (zie Figuur 3.1).

<sup>1</sup> TEU is de aanduiding voor de afmetingen van containers. De afkorting staat voor Twenty feet Equivalent Unit. 1TEU is een container van 20-voet lang. 2TEU staat voor 2 containers van 20-voet of 1 container van 40-voet.

Figuur 3.1: Totale (container)overslag (in mln ton) in de belangrijkste havens van de Hamburg Le Havre-range



Bron: Port of Rotterdam

Rotterdam is marktleider in Europa voor wat betreft containeroverslag, het aandeel van containers in de totale Rotterdamse goederenoverslag neemt ongeveer 25% in. Rotterdam heeft namelijk ook een sterke positie in de overslag van massagoed. Dit komt omdat deze lading aangevoerd wordt met zeer grote en diepstekende zeeschepen; de haven van Rotterdam heeft de grootste bulkschepen altijd kunnen ontvangen, waardoor de overslagen en verwerkingsindustrieën zich voornamelijk hier hebben ontwikkeld. Deze industrieën zijn niet makkelijk te verplaatsen van de ene naar de andere haven, zodat Rotterdam zich heeft kunnen specialiseren op de overslag en verwerking van (nat) massagoed. Dit in tegenstelling tot Hamburg en Bremen, die zich als pure containerhavens manifesteren met een aandeel van 70% op de totale overslag in deze havens. Ook zijn de havens van Antwerpen en Zeebrugge gefocust op het containervervoer. Het containeraandeel in deze havens in de totale overslag is de laatste jaren gegroeid naar 50%. Het aandeel containeroverslag in de totale Amsterdamse goederenoverslag (inclusief IJmuiden en Beverwijk) bedraagt slechts 1,5%. Hieruit blijkt dat Amsterdam geen typische containerhaven is.

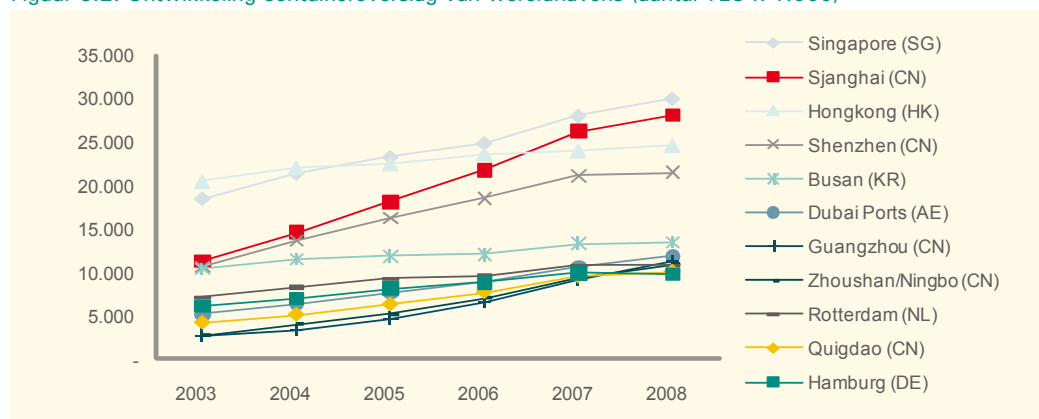
#### ***Uitbreiding all-weather terminal Amsterdam***

*De haven van Amsterdam richt zich momenteel vooral op de overslag van droge en natte bulkgoederen. Daarnaast bedraagt ongeveer 10% van de totale goederenoverslag stukgoed; in dit kader is in 2008 de snelgroeiende 'all-weather terminal' in Amsterdam met vijf hectare uitgebreid. Op de overdekte terminal is overslag van stukgoed mogelijk ongeacht de weersomstandigheden. In Europa zijn er in totaal zeven all-weather terminals, waarvan zich er twee in Nederland bevinden (Rotterdam en Amsterdam), één in België (Antwerpen), één in Spanje, één in Finland en twee in het Verenigd Koninkrijk. De terminal in Antwerpen is zeer recent in gebruik genomen, waardoor Nederland op dit gebied niet meer uniek is binnen de Hamburg Le Havre-range.*

#### **3.1.1 Ontwikkeling containervervoer in zeehavens op mondiale en Europese schaal**

Rotterdam kan zich met een overslag van bijna 11 miljoen TEU meten met 's werelds grootste havens. De containeroverslag in deze wereldhavens neemt nog altijd aanzienlijk toe; in de periode 2003 – 2008 gemiddeld met ongeveer 17% per jaar. Vooral de Aziatische havens zijn de afgelopen jaren snel gegroeid. De haven van Rotterdam zat met een groei van 10% per jaar in dezelfde periode ruim onder het mondiale gemiddelde. Rotterdam stond in 2008 op de negende plaats in de lijst van grootste containerhaven van de wereld (zie Bijlage B). Een jaar eerder beklede Rotterdam nog de zevende plek (zie Figuur 3.2).

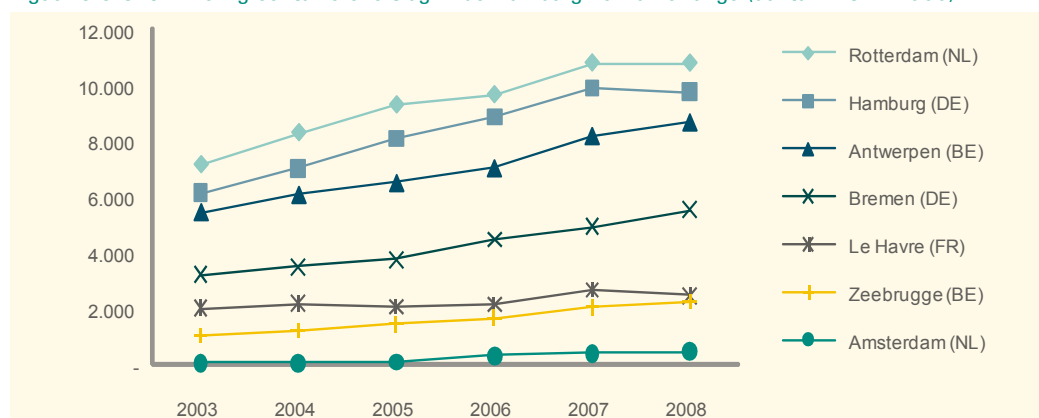
Figuur 3.2: Ontwikkeling containeroverslag van wereldhavens (aantal TEU x 1.000)



Bron: Port of Rotterdam

Rotterdam behaalde in 2008 een marktaandeel van 27% in de totale containeroverslag in de Hamburg – Le Havre range. Tien jaar geleden had Rotterdam echter nog een aandeel van bijna 36% in deze markt. Het marktaandeel van Rotterdam neemt af en daarmee wordt de positie van Rotterdam als grootste containerhaven van Europa bedreigd. De haven van Hamburg staat momenteel op de tweede plaats en behaalde tot 2008 hoge groeicijfers. De haven van Antwerpen – goed voor een derde plaats op het gebied van containeroverslag in Europa – vormt ook een bedreiging voor de positie van Rotterdam. Het jaar 2007 was voor deze haven wat containeroverslag betreft een recordjaar en ook in 2008 groeide de containeroverslag (zie Figuur 3.3). Door de enorme overslaggroei en het feit dat het aanbod van nieuwe overslagcapaciteit de vraag nauwelijks kon bijbenen, heeft Rotterdam in de afgelopen jaren te kampen gehad met capaciteitsgebrek. Dit heeft ertoe geleid dat er congestie is ontstaan op de overvolle containerterminals, wat uiteindelijk een remmend effect had op de groei.

Figuur 3.3: Ontwikkeling containeroverslag in de Hamburg Le Havre-range (aantal TEU x 1.000)



Bron: Port of Rotterdam

Tot het jaar 2005 telde de haven van Amsterdam in Europees verband niet mee op het gebied van containeroverslag. Echter sinds dat jaar werd de Ceres Terminal (inmiddels omgedoopt tot Amsterdam Container Terminals (ACT) als gevolg van de overname door Hutchison Whampoa) in gebruik genomen en zijn hoge groeicijfers behaald. De overslagcapaciteit bedraagt 950.000 TEU per jaar.

Figuur 3.4: De belangrijkste containerhavens in Europa



Bron: NEA

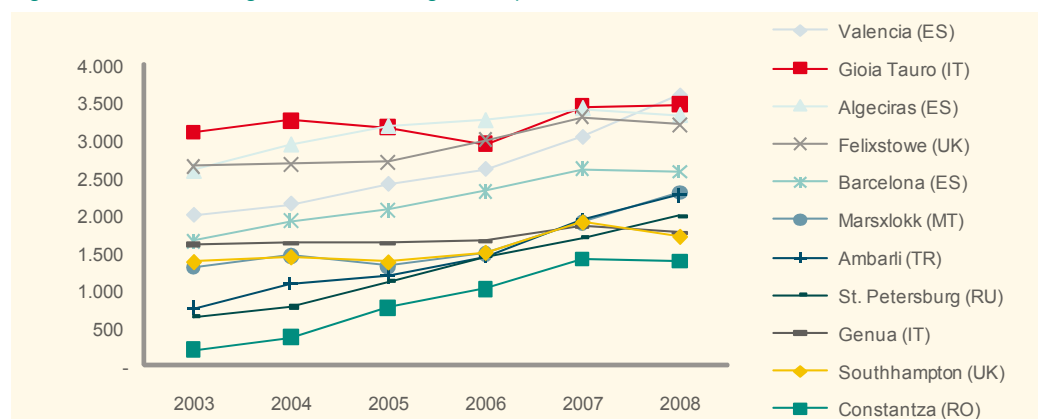
Verder zijn er de havens in de Middellandse Zee, zoals Valencia, Algeciras en Barcelona in Spanje, Gioia Tauro en Genua in Italië, Marsaxlokk in Malta en nog een tiental kleinere havens. Deze havens vormen voor de havens in de Hamburg Le Havre-range wel een bedreiging, voornamelijk voor vracht met bestemming Midden-Europa.

Daarbij gaat het vooral om lading vanuit Azië, doordat de reistijd naar deze havens in de Middellandse Zee relatief korter is dan naar de Noordwest-Europese havens. Vanuit Azië wordt voornamelijk via het Suezkanaal gevaren, al is er sinds begin 2009 een trend dat steeds meer diensten via Zuid-Afrika gaan om te besparen op de Suez-tolkosten en de hoge verzekeringspremies als gevolg van de piraterij in de Golf van Aden.

Het derde vaargebied betreft de havens aan de Zwarte Zee. Te denken valt aan Ambarli (Turkije) en Constanza (Roemenië). In absolute aantallen nog relatief beperkt, maar de afgelopen jaren hebben deze havens hoge groeicijfers gekend. Daarbij is de potentie hoog doordat deze havens voor lading van en naar Midden- en Oost-Europa een goed alternatief kunnen bieden. Als laatste zijn er de havens aan de Oostzee (en Finse Golf). Dit betreft voornamelijk de haven van St. Petersburg, maar ook kleinere havens zoals Gdansk en Helsinki. Ook van deze havens ondervinden de Nederlandse havens relatief weinig concurrentie doordat dit voornamelijk regionale havens zijn. Daarbij zijn deze havens niet

het gehele jaar ijsvrij. Desondanks is de groeipotentie groot, vanwege de economische groeipotentie van de landen in deze regio (zie Figuur 3.5).

Figuur 3.5: Ontwikkeling containeroverslag in Europese havens (aantal TEU x 1.000)



Bron: Port of Rotterdam

### 3.1.2 Containervervoer naar vaargebied; belang China steeds groter

Van oudsher zijn voor Nederland het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten de belangrijkste landen voor overzeese lading. Dit geldt ook voor het containervervoer. De laatste jaren zijn deze landen voorbijgestreefd door China. Inmiddels is China het belangrijkste land voor Nederland wat betreft containerlading. Maar ook andere landen in Zuidoost-Azië zijn in dit opzicht de laatste jaren zeer belangrijk geworden. Daarentegen is het containervervoer uit bijvoorbeeld Afrika relatief verwaarloosbaar (zie Bijlage C). Belangrijkste redenen hiervoor zijn de politieke onrust en beperkte welvaart in Afrika en de grote afstand tot Australië.

### 3.1.3 Verzorgingsgebied grotendeels nationaal bepaald

Elke haven uit de Hamburg – Le Havre Range heeft zijn eigen verzorgingsgebied. Over het algemeen is het verzorgingsgebied nationaal bepaald, dus het verzorgingsgebied van Antwerpen is voornamelijk België, van Le Havre is dat Frankrijk en van Hamburg en Bremerhaven hoofdzakelijk Duitsland (maar ook Polen en Tsjechië).

Ditzelfde geldt voor Nederland, waarbij ongeveer 66% van de containerstromen van Rotterdam en 73% van de containerstromen van Amsterdam binnen Nederland blijven. Deze nationale lading is veelal weer regionaal gebonden. Zo gaat er relatief veel Amsterdamse lading naar Noord-Holland en Rotterdamse lading naar Zuid-Holland. Echter ook delen van Duitsland (Ruhrg gebied), België (voornamelijk het Noorden), Frankrijk (voornamelijk het Oosten), Zwitserland en Italië (voornamelijk het Noorden) behoren tot het achterland van Rotterdam en Amsterdam (zie Tabel 3.2).

Tabel 3.2: Containervervoer Rotterdam en Amsterdam naar achterland, 2007 (in %)

Achterland	Rotterdam	Amsterdam
Nederland	66,1%	72,5%
Frankrijk	1,0%	1,8%
Duitsland	15,3%	6,7%
Italië	2,0%	0,0%
België	13,1%	18,1%
Zwitserland	1,5%	0,2%
Overig	1,1%	0,7%
Totaal	100,0%	100,0%

Bron: CBS, bewerkt NEA

## Modal split

Wegvervoer is in Nederland de belangrijkste achterlandmodaliteit bij het vervoer van containers en neemt een aandeel van 59% in. Binnenvaart komt op de tweede plaats en neemt 30% in en spoorvervoer is goed voor 10%. De modaliteit die bij het vervoer van containers van en naar de havens van Rotterdam en Amsterdam gebruikt wordt, verschilt per regio. Het vervoer van containers per binnenvaart richt zich voornamelijk op Nederland en Duitsland. Op zich is dit logisch omdat hier de belangrijkste vaarwegen liggen. Overigens vindt er ook veel containervervoer per binnenvaart plaats tussen Rotterdam en Antwerpen. Belangrijkste reden is de herpositionering van containers. Containervervoer over de weg wordt voornamelijk ingezet op de korte afstand (tot ongeveer 150 kilometer). Dit in tegenstelling tot het containervervoer per spoor dat zich juist op lange afstanden richt. Duitsland, Zwitserland en Italië vormen het achterland voor het spoorvervoer uit de Nederlandse zeehavens.

De modal split verschilt per haven (zie Tabel 3.3). In Rotterdam en Antwerpen wordt ongeveer eenderde van de containers per binnenvaart vervoerd, terwijl in de andere havens binnenvaart nauwelijks een mogelijkheid is. Daarentegen is containervervoer per spoor in de Duitse havens en in Zeebrugge goed ontwikkeld. Het wegvervoer blijft voor alle havens op Bremen na de belangrijkste modaliteit bij het vervoer van containers.

Tabel 3.3: Modal split van containers in de Hamburg Le Havre-range

	Hamburg	Bremen	Rotterdam	Antwerpen	Zeebrugge	Le Havre
Weg	67%	42%	59%	60%	55%	86%
Binnenvaart	3%	5%	30%	32%	1%	9%
Spoor	30%	53%	11%	8%	44%	5%

Bron: Havenautoriteiten

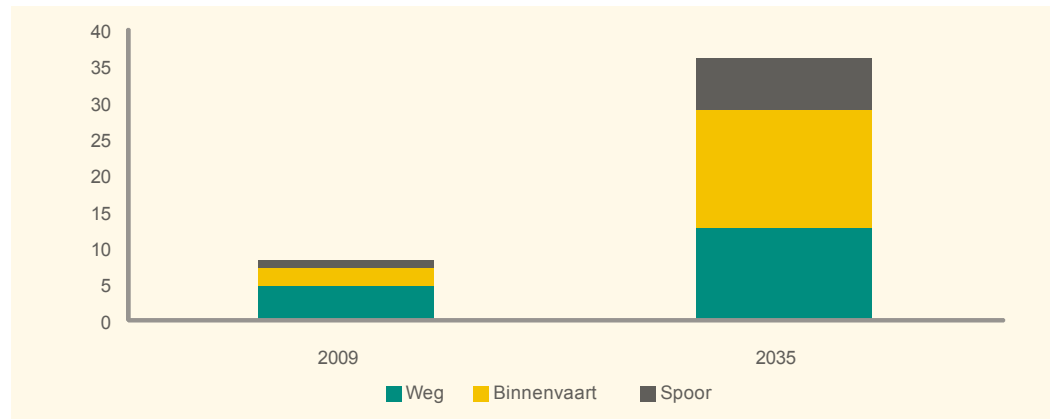
### **Maasvlakte 2 verdubbelt de capaciteit**

*Door slim om te gaan met het bestaande havengebied heeft Rotterdam in 2014 een containercapaciteit van circa 17 miljoen TEU. Dat is gelijk aan de verwachte marktvraag in dat jaar, maar dan is de haven ook écht vol. Pas wanneer de eerste fase van Maasvlakte 2 gereed is (in 2013) is er dan weer ruimte voor verdere groei van de containeroverslag. De landaanwinning creëert tussen 2013 en 2033 geleidelijk aan ruimte voor een extra overslagcapaciteit van nog eens 17 miljoen TEU. Hiermee verdubbelt Maasvlakte 2 de maximale overslagcapaciteit van de bestaande haven.*

Gezien het toenemende belang van 'duurzaamheid' is het streven van Rotterdam om in de toekomst, wanneer Maasvlakte 2 operationeel wordt, de huidige modal split te veranderen. Dit houdt in dat de binnenvaart, nu nog 30%, in de toekomst 45% van de containers vanaf Maasvlakte 2 moet vervoeren naar het achterland. Het aandeel van het spoorvervoer, nu 11%, moet groeien naar 20%. Dit betekent dat het aandeel van het wegvervoer in de modal split afneemt van 59% naar 35% (zie Figuur 3.6). Het gaat hierbij om het absorberen van de toekomstige groei. Dit zal dus niet ten koste gaan van het absolute aantal containers dat over de weg vervoerd wordt. Het containervervoer over de weg zal verder groeien. Door de toenemende handelsstromen zal de vervoersprestatie van alle modaliteiten toenemen.



Figuur 3.6: Ontwikkeling achterlandvervoer in Rotterdam (aantal TEU x 1.000.000)



Bron: Port of Rotterdam

Om deze vervoersprestatie in de binnenvaart te bereiken, is het noodzakelijk dat de lange wachttijden van binnenvaartschepen op de deep-sea containerterminals worden gereduceerd. Deze wachttijden ontstaan doordat de afhandeling van deep-sea schepen een hogere prioriteit heeft dan die van de binnenvaartschepen. Veelal komen deze deep-sea schepen te laat aan, waardoor de planning op de deep-sea terminals wordt verstoord. Door gebruik te maken van 'dedicated'<sup>2</sup> binnenvaartterminals (bijvoorbeeld ECT gateways) en vooraanmelding van zeeschepen en binnenvaartschepen, kunnen deze wachttijden worden beperkt.

Dankzij de Betuweroute en de hoge mate van liberalisering in Nederland zal het vervoersaandeel van spoor vanaf Rotterdam en Amsterdam fors kunnen toenemen. Er zijn echter ook remmende factoren. De spoorcapaciteit is niet overal toereikend en op vele corridors hebben passagierstreinen voorrang op goederentreinen. Hierdoor is de kwaliteit van spoorverbindingen niet overal optimaal. Tevens heeft het internationale spoorvervoer te kampen met verschillende spoorbreedtes en veiligheidssystemen en is er een tekort aan personeel en materieel. Vandaar dat de Europese Commissie veel aandacht besteedt aan het verbeteren van het spoor, om de modaliteit de gelegenheid te geven in de toekomst verder te groeien. Het akkoord over de "IJzeren Rijn" – een spoorverbinding tussen Antwerpen en Mönchengladbach is een stap in de goede richting.

### 3.2 Marktpartijen in het zeecontainervervoer staan niet rechtstreeks met elkaar in verbinding

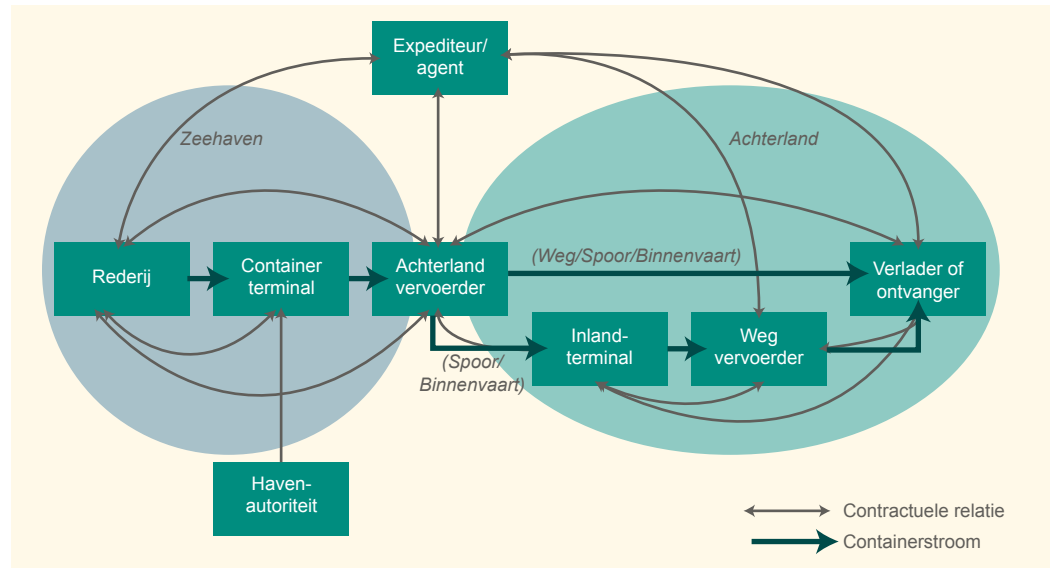
In de coördinatie tussen de marktpartijen in het zeecontainervervoer, zowel aan de zeezijde als aan de landzijde, ligt nog ruimte voor verbetering. In de logistieke keten van het zeecontainervervoer zijn veel partijen (schakels) betrokken. Aan de zeezijde zijn dat de rederijen, de containerterminals en de havenautoriteiten. Aan de landzijde zijn dat de achterlandvervoerders, de inlandterminals, de verladers en de ontvangers (zie Figuur 3.7).

Deze partijen staan ofwel contractueel met elkaar in verband ofwel fysiek (bij overdracht van de container op de volgende schakel). Juist op het snijvlak tussen zeehaven en achterland ontstaan problemen voor achterlandvervoerders. Deze problemen worden (deels) veroorzaakt doordat achterlandvervoerders geen contractuele relatie hebben met de containerterminals. Deze containerterminals geven prioriteit aan het laden en lossen van de zeeschepen van hun klanten (de zeerederijen). Hierdoor lopen de achterlandvervoerders (ernstige) vertraging op. Door het ontbreken van de contractuele relatie van de achterlandvervoerder

<sup>2</sup> Dedicated binnenvaartterminal is een terminal die speciaal is toegewijd aan de binnenvaart

met de containerterminal kunnen achterlandvervoerders nauwelijks druk zetten bij de containerterminals om dit probleem op te lossen.

Figuur 3.7: Contractuele relaties tussen marktpartijen in de maritieme keten



Bron: NEA, op basis van Van der Horst & De Langen (2008)

Deze problematiek is een belangrijk gegeven voor havenautoriteiten, die proberen de doorstroming van containers naar het achterland te stroomlijnen. Innovatieve logistieke concepten die het achterlandvervoer moeten verbeteren, kunnen alleen slagen als de voordelen kunnen worden doorgegeven aan alle belanghebbenden.

### 3.3 Trends

#### 3.3.1 Belang Aziatische landen in wereldeconomie sterk toegenomen

In de afgelopen jaren is het beeld van de vervoersstromen in de wereld sterk veranderd. Ten eerste is het belang van voornamelijk Aziatische landen in de wereldeconomie sterk toegenomen. Zeker het arbeidskrachtige China met ruim 1,3 miljard inwoners meldt zich aan de top. De afgelopen jaren groeide het bruto binnenlands product van China met meer dan 10% per jaar. In vergelijking, het BBP van de Eurozone groeide de afgelopen jaren gemiddeld met 2% per jaar. Naast China zijn de economieën van onder andere Rusland, Brazilië, India en Turkije in de afgelopen jaren vele malen sneller gegroeid dan de huidige grootste economie van de wereld, namelijk die van de Verenigde Staten. Tabel 3.4 laat dit beeld duidelijk zien. Onderzoek door de Wereldbank wijst uit dat India, China en in mindere mate ook Brazilië verwachten dat, ondanks de wereldwijde economische crisis, hun economieën in de komende jaren doorgroeien met een percentage boven het wereldwijd gemiddelde; dit in tegenstelling tot de economieën van Rusland en Turkije. Aangezien economische groei één van de factoren is die een positieve invloed heeft op de handel tussen landen, drijft de wereldhandel nu niet alleen op Europa en Noord-Amerika, maar ook op Azië en – zij het in mindere mate – Zuid-Amerika. Van de twintig grootste economieën van de wereld, is de economie in Rusland – in 2008 de nummer elf van de wereld – het snelst gegroeid. De wereldwijde handel is de laatste decennia sterk toegenomen ten gevolge van de globalisering. Zowel de wereldimport- als de wereldexportwaarde is in de afgelopen twintig jaar verviervoudigd. Dit heeft niet alleen een grote impuls gegeven aan de vervoersstromen, er is ook een grote onbalans in de wereldwijde goederenstromen ontstaan.

Tabel 3.4: Top-20 grootste economieën in de wereld, BBP gemeten in miljoen US dollar) in 2008

NR	Land	BBP (in miljoen US dollar) in 2008	Groei BBP 2002 – 2008 (%)
1	Verenigde Staten	14.264.600	36%
2	Japan	4.923.761	25%
3	China	4.401.614	203%
4	Duitsland	3.667.513	81%
5	Frankrijk	2.865.737	96%
6	Verenigd Koninkrijk	2.674.085	66%
7	Italië	2.313.893	89%
8	Rusland	1.676.586	386%
9	Spanje	1.611.767	134%
10	Brazilië	1.572.839	211%
11	Canada	1.510.957	106%
12	India	1.209.686	144%
13	Mexico	1.088.128	55%
14	Australië	1.010.699	145%
15	Zuid-Korea	947.010	64%
16	Nederland	868.940	98%
17	Turkije	729.443	214%
18	Polen	525.735	165%
19	Indonesië	511.765	162%
20	België	506.392	100%

Bron: IMF

*Beperkte verschuiving van het economisch zwaartepunt oostwaarts*

De afgelopen jaren hebben Midden- en vooral Oost-Europa een grotere economische groei doorgemaakt dan West-Europa. Naast de economie, is ook het Bruto Binnenlands Product (BBP) per hoofd van de bevolking in deze landen het sterkst toegenomen van Europa. Hierdoor is de koopkracht en dus ook de vraag naar goederen gestegen, hetgeen geleid heeft tot toenemende importstromen. Naast Rusland, zijn Roemenië en Oekraïne hiervan de twee voornaamste voorbeelden. Het belang van Oost-Europa voor de Europese economie is door deze ontwikkelingen groter geworden. In absolute geldwaarden gemeten, is het aandeel nog relatief beperkt. Het zwaartepunt van de Europese economie mag dan misschien wel enigszins verschoven zijn naar het oosten, West-Europa blijft economisch toonaangevend. Wat het achterland betreft vormen de Oost-Europese havens, zoals het Roemeense Constantza, nauwelijks een bedreiging voor Rotterdam; zowel de Oost-Europese havens als Rotterdam bedienen grotendeels hun eigen achterland, die elkaar nauwelijks overlappen.

*Europese distributie krijgt nieuwe vorm*

Het belang van Midden- en Oost-Europa komt ook tot uiting in het Europese logistieke netwerk. Als gevolg van de meer hybride distributiestructuur, waarbij EDC's in West-Europa gevestigd zijn met regionale DC's in Midden- en Oost-Europa, zullen de havens in de Middellandse Zee en in de Zwarte Zee gaan groeien. Figuur 3.8 en Figuur 3.9 tonen dat er sprake is van opkomende logistieke hubs in Midden- en Oost-Europa, maar dat tegelijkertijd het zwaartepunt, de 'blue banana'<sup>3</sup> nog steeds gevestigd is in West-Europa. De betekenis van de Hamburg Le Havre-range zou op termijn kunnen veranderen, doordat logistieke hubs in Oost-Europa niet meer bediend worden vanuit de West-Europese havens, maar vanuit de Oost-Europese havens zoals Constantza en Odessa; dit zou zeker kunnen gelden voor containerstromen vanuit Azië vanwege de kortere transporttijd (mits dan ook de kwaliteit op het juiste niveau is).

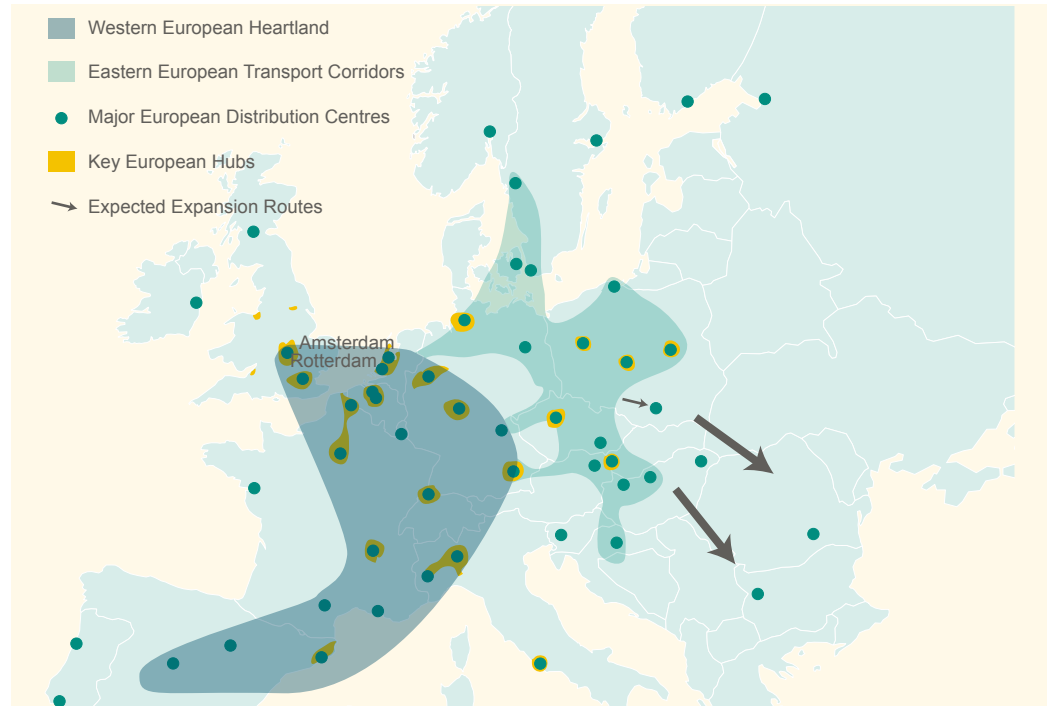
<sup>3</sup> De blue banana is de naam voor het banaan-vormige gebied in West-Europa waarin de concentraties inwoners (circa 90 miljoen), kapitaal en industrie behoren tot de sterkste in de wereld. Het gebied beslaat onder andere de volgende steden: Amsterdam, Londen, Brussel, Parijs, Frankfurt en Milaan.

Figuur 3.8: Bestaande en toekomstige logistieke hubs in Europa



Bron: CBRE, 2006

Figuur 3.9: De belangrijkste economische centra in Europa ('blue banana')



Bron: Cushman & Wakefield, Healey & Baker, 2006

### 3.3.2 Containerisatiegraad blijft toenemen

Het gebruik van containers voor transport is de laatste jaren sterk toegenomen en de verwachting is dat deze ontwikkeling gaat doorzetten. Dit bewijs wordt geleverd door de grote investeringen van havens en rederijen in containerequipment en containerschepen van de afgelopen jaren. Tevens worden steeds meer typen goederen in containers vervoerd als gevolg van de ontwikkeling van de container. Zo zijn er reefercontainers voor geconditioneerde lading en tankcontainers voor vloeibare en chemische producten.

### 3.3.3 Onbalans in containerstromen leidt tot inefficiëntie en stijgende kosten

De ontwikkeling van de wereldeconomie heeft ertoe bijgedragen dat er onevenwichtigheden zijn ontstaan in de handelsstromen. Voornamelijk de sterk toegenomen export vanuit China naar de rest van de wereld heeft voor Europa en de Verenigde Staten geleid tot een 'eenrichtingsverkeer' van de handelsstromen. Deze ontwikkeling is ook goed zichtbaar in het containervervoer. Zo gingen in 2007 vanuit Azië naar de Verenigde Staten ongeveer drie keer zoveel containers dan vice versa. Bovendien was zo'n 70% van de Amerikaanse exportcontainers leeg. Voor Europa geldt een vergelijkbaar beeld, alleen dan minder heftig. Zo kwamen er in Rotterdam in 2007 ongeveer 20% meer containers uit China dan dat er naartoe gingen. Zo'n 40% van de Rotterdamse exportcontainers met bestemming China waren leeg. Voor de handelsrelatie tussen Rusland en Noordwest-Europa geldt juist een tegenovergesteld beeld. Russische importvolumes vanuit Noordwest-Europa zijn vele malen groter dan de exportvolumes; van de Russische exportcontainers met bestemming Rotterdam was 56% leeg. Door deze onbalans in de wereldwijde containerstromen is ook een onbalans in het achterlandvervoer ontstaan. Deze onevenwichtigheden in het containervervoer kunnen onder andere leiden tot een toenemende vraag naar opslagruimte voor lege containers op strategische locaties. Logistieke netwerken in het achterland zouden kunnen veranderen, omdat men zal trachten de steeds maar stijgende kosten van herpositionering van lege containers terug te brengen. Daarnaast is de kans groot dat de onevenwichtigheden in de containerstromen kunnen leiden tot een groeiend aandeel van de overslag van lege containers. Dit is bijvoorbeeld reeds zichtbaar in de haven van Los Angeles, waar bijna 25% van de totale containeroverslag lege containers betreft. Lege containerstromen genereren nauwelijks toegevoegde waarde, waardoor dergelijke containerstromen dus ook nauwelijks een bijdrage zullen leveren aan de lokale economie.

### 3.3.4 Schaalvergroting zet nog door

Al decennia lang is een trend zichtbaar van schaalvergroting in de containerscheepvaart. Het aandeel post-panamax schepen<sup>4</sup> in de totale wereldwijde vloot neemt aanzienlijk toe; was dit aandeel in 1990 slechts 1%, in 2009 loopt dit aandeel op naar 37% (zie Tabel 3.5). De verwachting is dat dit aandeel verder zal stijgen. Super post-panamax schepen (groter dan 10.000 TEU) varen momenteel hoofdzakelijk tussen Azië en Europa. De verwachting is dat het belang van super post-panamax containerschepen verder zal toenemen na 2014. In dat jaar is namelijk de voltooiing van de capaciteitsuitbreiding van het Panamakanaal gepland, waardoor schepen tot 13.000 TEU door het Panamakanaal kunnen varen.

---

<sup>4</sup> Post-Panamax schepen hebben afmetingen die groter zijn dan Panamax schepen. Deze schepen kunnen niet door het Panama kanaal varen. De maximale afmetingen van een Panamax schip zijn: lengte 275 meter, breedte 32 meter, diepgang 12 meter en hoogte (gemeten vanaf de waterlijn) 58 meter. De maximale laadcapaciteit in TEU van Panamax schepen ligt ongeveer op 5.000 TEU.

Tabel 3.5: Vloot- en schaalontwikkeling zeeschepen (TEU x 1.000)

Scheepsgrootte (TEU)	1990	1995	2000	2005	2009*
Post-Panamax 3.000 +	21,7	65,9	562,7	1.965,5	4.458,7
Panamax 3.000 +	287,4	632,5	1.310,0	1.997,4	3.334,3
2.000/2.999	520,3	668,2	923,3	1.319,8	1.815,6
1.000/1.999	516,1	782,4	1.113,9	1.319,5	1.779,4
500/999	191,4	228,7	369,5	445,1	621,2
100/499	101,8	115,2	142,5	137,6	134,2
Totaal	1.639,4	2.494,9	4.421,8	7.184,9	12.143,3
Aandeel Post-Panamax schepen	1,3%	2,6%	12,7%	27,4%	36,7%
Groeipercentage totale vloot	-	52,2%	77,2%	62,5%	69,0%

\* Year start/year to date

Bron: Clarkson Research Services

### 3.3.5 Duurzaamheid drukt stempel op zeecontainertransport

De Nederlandse overheid zet sterk in op een duurzame samenleving. Dit wil zeggen een samenleving die zich verder economisch ontwikkelt, maar waarbij de druk op de leefomgeving niet verder toeneemt en waar mogelijk zelfs afneemt. Dit raakt dus ook de Nederlandse zeehavens als knooppunten van transport en logistiek en als grootschalige bedrijventerreinen. De Nederlandse zeehavens zullen ook in de toekomst de verwachte groei van goederenstromen moeten kunnen blijven accommoderen om daarmee de logistieke kracht van Nederland in Europa en de wereld te behouden en verder uit te bouwen. Dit vraagt om meer en slimmere benutting van overslag- en transportcapaciteit in, van en naar de zeehavens. De Nederlandse overheid combineert deze groeiambities met het uitdrukkelijke voornemen om de Nederlandse zeehavens verder te verduurzamen.

Nederlandse havenbeheerders hebben veel acties voor verdere verduurzaming van de zeehavens op de agenda staan, zo blijkt uit de beleidsbrief 'Duurzame zeehavens' van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Hierbij richten zij zich in hun beleid vooral op het faciliteren en stimuleren van duurzame bedrijfsvoering voor gronduitgifte, acquisitie en tariefsbepaling. Hierin worden zij gesteund door de ruimtelijke ordening van regionale overheden. Het bedrijfsleven heeft vooral de rol van het ontwikkelen en toepassen van technieken en processen om hun bedrijfsvoering verder te verduurzamen.

*Beperking uitstoot van broeikasgassen heeft ook effect voor de Nederlandse zeehavens*

Sinds de jaren '70 en '80 is er door een groeiend bewustzijn voor de milieuproblematiek behoefte ontstaan aan wereldwijde milieustrategieën. Op dit groeiende bewustzijn is het begrip 'duurzaamheid' gebaseerd. Een van deze wereldwijde strategieën is het Kyoto-protocol. In dit protocol zijn industrielanden overeengekomen de uitstoot van broeikasgassen, waaronder CO<sub>2</sub>, tussen de periode 2008-2012 met gemiddeld 5,2% te verminderen ten opzichte van het niveau in 1990. De reductiepercentages verschillen echter van land tot land: de Europese Unie (EU) zal 8% moeten inboeten. Als gevolg hiervan heeft de EU, in overleg met de lidstaten, de emissiereducties per lidstaat bepaald. De percentages lopen ver uiteen: Luxemburg moet zijn uitstoot met 28% verminderen, terwijl Portugal zijn uitstoot met 27% mag laten stijgen. Nederland moet 6% minder uitstoten en België 7,5%. De EU heeft afgesproken voor het jaar 2020 20% minder broeikasgassen uit te willen stoten ten opzichte van het jaar 1990. Wanneer andere geïndustrialiseerde landen meedoen, gaat de EU tot 30%. Bovendien dient in 2020 20% hernieuwbare energie gebruikt te worden in Europa en dient dan in de transportsector 10% hernieuwbare energie gebruikt te worden<sup>5</sup>.

5 [www.vrom.nl](http://www.vrom.nl). Dossier Klimaatverandering

De doelstelling van het 'Rotterdam Climate Initiative' (RCI) is de meest ambitieuze van Nederland: 50% minder CO<sub>2</sub> in 2025 ten opzichte van 1990. Dit initiatief is een ambitieus klimaatprogramma waarin vier partijen samenwerken: de gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam, DCMR Milieudienst Rijnmond en Deltalinqs. Er wordt verder gewerkt aan het aanpassen aan klimaatverandering en het versterken van de Rotterdamse economie. Men wil dit onder meer bereiken door:

- het openbaar vervoer voor 100% te laten rijden op groene stroom
- het stimuleren van het gebruik van duurzame brandstoffen
- het stimuleren van schonere scheepvaart
- het ontwikkelen van een 'Environmental Index' in samenwerking met andere grote havensteden
- het afvangen, transporteren en opslaan van CO<sub>2</sub>

De vermindering van de uitstoot van CO<sub>2</sub> zal ook zijn weerslag hebben op het containertransport; zowel het zeescheepvaartverkeer alsook het achterlandvervoer is verantwoordelijk voor een belangrijk deel van de CO<sub>2</sub>-emissie. De reductie van CO<sub>2</sub> kan vooral worden gerealiseerd door gebruik te maken van alternatieve brandstoffen en door zuiniger om te gaan met energie. Daarnaast wordt er gewerkt aan het reduceren van de uitstoot van schadelijke stoffen zoals zwaveloxiden (SO<sub>2</sub>), stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) en fijnstof (PM).

Er zullen in de komende jaren strengere voorwaarden gesteld worden aan motoren van schepen en vrachtauto's, maar ook zal achterlandtransport per binnenvaart en per spoor gestimuleerd worden om motoren schoner te maken en om de uitstoot van CO<sub>2</sub> verder terug te dringen. Het blijkt lastig om precies te voorspellen welke kant het op zal gaan met betrekking tot de maatregelen voor CO<sub>2</sub>-reductie in de zeescheepvaart. Binnen de International Maritime Organization (IMO) wordt in de loop van 2009 nog verder onderhandeld over algemene afspraken met betrekking tot CO<sub>2</sub>-reductie (Post Kyoto). De Europese Commissie voert ondertussen de druk op door te dreigen met unilaterale maatregelen voor de zeescheepvaart in het laatste kwartaal van 2009. De maritieme industrie zou dan onder het Europese anti-emissie tijdschema vallen.

Parallel aan deze ontwikkelingen zetten bijna alle marktpartijen druk op logistieke dienstverleners om hun supply chain in de toekomst zo milieuvriendelijk mogelijk te maken. Deze druk komt vooral van consumenten die bij hun aankoopgedrag steeds meer belang hechten aan de 'carbon foot-print' van producten. Ook is CO<sub>2</sub> steeds vaker opgenomen in de periodieke rapportages over de prestaties van ondernemingen op het gebied van Corporate Social Responsibility / Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen. Deze drang naar milieuvriendelijkheid geeft een competitief voordeel aan spelers in de transportsector die de milieu-impact van hun logistieke concepten kunnen kwantificeren en waar mogelijk reduceren. Onderzoek wijst uit dat verladers over enkele jaren vooral in zee zullen gaan met grote 'groene' partijen.

### **3.3.6 Verladers focussen zich op kernactiviteiten en het bundelen van stromen**

Verladers en expediteurs zijn de opdrachtgevers van transportstromen. Het is daarom voor vervoerders belangrijk om te kijken welke eisen verladers stellen aan het transport van hun producten en welke trends worden waargenomen. Een van die trends is dat steeds meer verladers met een beperkte schaalgrootte gaan nadenken over het bundelen van hun

goederenstromen met die van andere verladers. Onder meer duurzaamheid, congestie en kostenbesparingen zijn aanleiding voor deze bundeling.

Een andere trend is dat verladers in de loop der tijd steeds meer hun logistiek hebben uitbesteed aan derden en zich zijn gaan richten op hun kernactiviteiten. Deze derden, ook wel 'third party logistics providers' (3PL) genoemd, voeren de logistieke werkzaamheden uit binnen het logistieke concept dat wordt opgelegd door de verlader. Hiermee bepaalt de verlader de strategie, terwijl de activiteiten op operationeel en tactisch niveau uitgevoerd worden door deze 3PL. Verladers zijn dus bepalend voor de inrichting van transportketens en dus uiteindelijk in de locatiekeuzes van zeehavens.

#### *Achterlandvervoer*

Verladers die gevestigd zijn in Nederland, maken steeds meer gebruik van multimodaal achterlandvervoer, met name van de binnenvaart. Spoorvervoer is volgens hen nog niet goed genoeg ontwikkeld voor het vervoer van (consumenten)goederen. Verladers verwachten dat het gebruik van multimodaal achterlandvervoer zal doorzetten, wanneer extra terminals in het binnenland operationeel worden. Een belangrijke motivatie voor de keuze van de binnenvaart is de verwachte invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens in 2012. Ook factoren als risicospreiding, bereikbaarheid van de zeehaven en het verhogen van het transportaanbod spelen een belangrijke rol bij deze keuze. Ten slotte heeft de angst voor stakingen in de zeehavens, waardoor vrachtwagens gehinderd worden om de terminals te bereiken, er mede toe geleid dat ingezet is op het binnenvaarttransport. Verscheidene verladers geven aan dat de bereikbaarheid van Antwerpen een betere reputatie heeft dan die van Rotterdam wat betreft wegvervoer; volgens deze verladers is er rondom de haven van Antwerpen minder congestie.

#### *De supply chain*

In de logistieke ketens van consumentenproducten worden doorlooptijden steeds korter. Snel en flexibel kunnen leveren, mede door plotselinge ontwikkelingen in de markt, wordt steeds belangrijker. Interne logistieke ketens en productiecycli worden als gevolg daarvan ook steeds verder ingekort (kleding is bijvoorbeeld relatief eenvoudig te produceren, maar voor (sport)schoenen is dat veel lastiger; deze zijn ook veel minder eenvoudig van de ene naar de andere productielocatie te verplaatsen).

Luchtvracht is beter afgestemd op de supply chain van consumentenproducten dan zeevracht: de transit- en handlingstijden naar DC's zijn namelijk korter omdat zij niet zoals zeecontainerladingen geconsolideerd zijn. Bij hoogwaardige goederen spelen korte transittijden een belangrijke rol vanwege het risico en de waarde van de lading. Wie de ketenregisseur in de supply chain is, hangt ondermeer af van de grootte van de spelers in deze keten. Verscheidene grote Nederlandse exporteurs organiseren de logistiek vanaf de productie tot aan de klant. Door de schaalgrootte zien ze geen reden om samenwerking te zoeken met logistiek dienstverleners of andere verladers. Een andere belangrijke motivatie voor het in eigen beheer houden van de ketenregie is het hebben van controle; wanneer bijvoorbeeld een rederij het voortransport zou regelen, betekent dit dat er van allerlei rederijen transporteurs over het terrein van de exporteur zouden komen, ieder met verschillende belangen. Deze zouden wellicht in strijd kunnen zijn met de belangen van de exporteurs; dit zou efficiënte logistiek in de weg staan.

#### **3.3.7 Bereikbaarheid lijdt sterk onder congestieproblematiek**

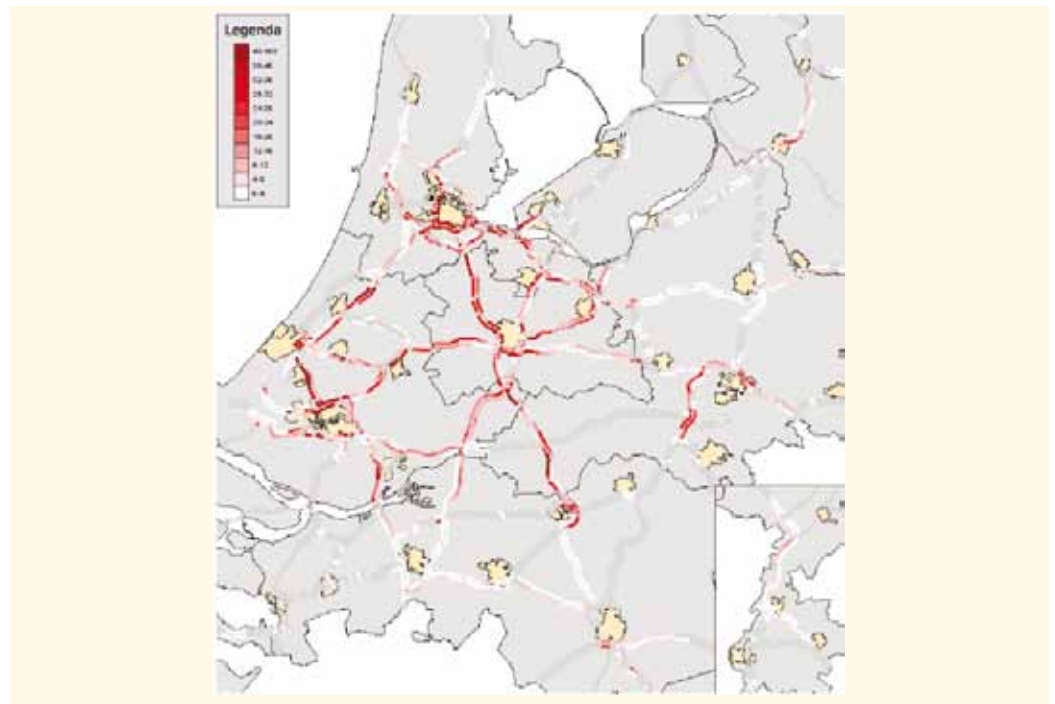
Bereikbaarheid van het achterland behoort tot de meest belangrijke selectiecriteria van zeehavens voor onder andere containerrederijen, verladers en expediteurs. Congestie is één van de factoren die een negatieve invloed heeft op de bereikbaarheid van het achterland. Voor een zeehaven is het dus van groot belang om te weten waar in het achterland



congestie optreedt en hoe dit zich in de toekomst gaat ontwikkelen. Met deze informatie kunnen havens strategieën ontwikkelen met als doel de congestie in het achterland zo veel mogelijk te beperken.

In Nederland neemt de congestie in het wegvervoer de laatste jaren steeds verder toe, waarbij het verkeer in met name de Randstad steeds meer hinder ondervindt. Van de tien belangrijkste files in 2008 stonden er negen in de Randstad. Figuur 3.10 toont de hoofdweggen met de hoogste verkeersintensiteit – gemeten in voertuigverliesuren - in Nederland voor het jaar 2008. Donkerrood gekleurde locaties hebben het hoogste aantal voertuigverliesuren per kilometer weglengte. In de figuur zijn deze verliesuren per wegvak gemeten als percentage van het maximum waargenomen aantal voertuigverliesuren per kilometer in Nederland.

Figuur 3.10: Overzichtskaart locaties met de meeste voertuigverliesuren (2008)



Bron: Rijkswaterstaat 2008

Figuur 3.11 geeft de bereikbaarheidsknelpunten tot 2020 weer die in de Nota Mobiliteit zijn geïdentificeerd. De rijksoverheid wil tot 2020 deze bereikbaarheidsknelpunten oplossen, maar niet alles kan tegelijkertijd. Daarom ligt de prioriteit bij de hoofdverbindingssassen, en daarbinnen bij de verbindingen A2, A4 en A12.

Figuur 3.11: Knelpunten hoofdwegen 2020



Bron: Nota Mobiliteit, 2005

*Wacht- en verblijfstijden in de zeehavens*

De afgelopen jaren hebben containerterminals in de Rotterdamse haven te kampen gehad met (soms lange) wachttijden bij de verschillende vervoersmodaliteiten op en rondom de terminals. Deze wachttijden worden ten eerste veroorzaakt door de aankomst van (zeer) grote containerschepen, die vele containers tegelijkertijd moeten laden en lossen in een relatief kort tijdsbestek; deze pieken in de vraag naar containers op de terminal hebben een negatieve invloed op een vlotte doorstroming van containers van, op en naar de terminals. Ten tweede worden deze wachttijden veroorzaakt door pieken in het aan- en afleverpatroon van de achterlandmodaliteiten gedurende een etmaal. Bijvoorbeeld bij het wegvervoer doen op werkdagen deze pieken zich 's morgens vroeg (vóór 08.00 uur) en tussen ongeveer 16.00 uur tot 20.00 uur in de avond voor. Wachttijden voor vrachtauto's kunnen hierbij aanzienlijk oplopen. Ook in de binnenvaart ontstaan wachttijden bij terminals als gevolg van de hogere prioriteit die terminals geven aan het laden en lossen van zeeschepen. Deze zeeschepen komen niet altijd op schematijd aan, waardoor de planning van de terminal aangepast moet worden.

Hierdoor moet de binnenvaart wachten tot er weer capaciteit op de terminal beschikbaar is. De totale verblijftijd van een binnenvaartschip wordt bovendien negatief beïnvloed door het feit dat binnenvaartschepen containers moeten lossen en laden bij verschillende terminals binnen één en dezelfde haven. Tot slot worden wachttijden veroorzaakt door de sterke groei van containeroverslag in de afgelopen jaren, waardoor met name in Rotterdam een tekort aan overslagcapaciteit is ontstaan. Met de opening van de Delta Barge Feeder terminal, de Euromax terminal en de aanleg van Maasvlakte 2 is en wordt getracht de overslagcapaciteit weer in lijn te brengen met de vraag. Dit zal de wachttijden en de onbalans in capaciteit in de haven ten goede komen.

### 3.3.8 De invloed van de economische crisis

Wat begon als kredietcrisis door risicovolle hypotheek verstrekkingen voor de huizenmarkt in de Verenigde Staten, is inmiddels uitgelopen tot een wereldwijde economische recessie in veel sectoren. Veel branches hebben het moeilijk, investeringen blijven uit en de consument houdt de hand op de knip. Dit heeft een negatief effect op de wereldwijde handelsstromen en daarmee op de vraag naar transport. Bovendien heeft de beweeglijkheid van de wisselkoers van de Euro in combinatie met de openheid van de Nederlandse economie invloed op de internationale handel van Nederland. Hoe hoger de wisselkoers van de Euro ten opzichte van andere valuta, hoe duurder producten uit Nederland voor niet-Eurolanden zijn. Vooral voor één van de belangrijke handelspartners, namelijk het Verenigd Koninkrijk, is de onderlinge wisselkoers in het afgelopen jaar sterk veranderd: de Britse Pond is vergeleken met de Euro sterk in waarde gedaald, terwijl de Amerikaanse Dollar en de Chinese Yuan ten opzichte van de Euro juist in waarde zijn gestegen. Naast de economische recessie heeft ook de 'duurder geworden' Euro de handelspositie van Nederland met het Verenigd Koninkrijk – in dit geval de export naar het Verenigd Koninkrijk – negatief beïnvloed.

Als gevolg van de afnemende wereldhandel is het zeecontainervervoer zwaar getroffen. Er is een grote overcapaciteit aan transportruimte ontstaan, wat heeft geleid tot dalende tarieven. Deze overcapaciteit wordt nog eens versterkt door de oplevering van (eerder bestelde) grote schepen, waardoor er veel nieuwe capaciteit is bijgekomen. Door deze ontwikkelingen wordt verwacht dat het aantal werkloze containerschepen in de komende jaren sterk zal toenemen. Rederijen proberen er dan ook alles aan te doen om de crisis te lijf te gaan. Zij besluiten bijvoorbeeld dat lijndiensten bepaalde havens niet meer aanlopen, om zo kosten te besparen. Dit leidt tot afnemende volumes in deze containerhavens. Ook gaan rederijen hun capaciteit beter verdelen door met schepen en diensten te 'schuiven' en samenwerkingsverbanden aan te gaan met andere rederijen. Wat betreft de arbeidsmarkt was er de laatste jaren een groot tekort aan goed opgeleid personeel in de maritieme sector. Dit tekort is echter afgenomen ten gevolge van de crisis. Tot massaontslagen bij rederijen heeft het (tot noch toe) niet geleid. Wel zijn er, onder meer bij rederijagenschappen en expediteurs, arbeidsproblemen in de Rotterdamse haven ontstaan door het uitblijven van werk.

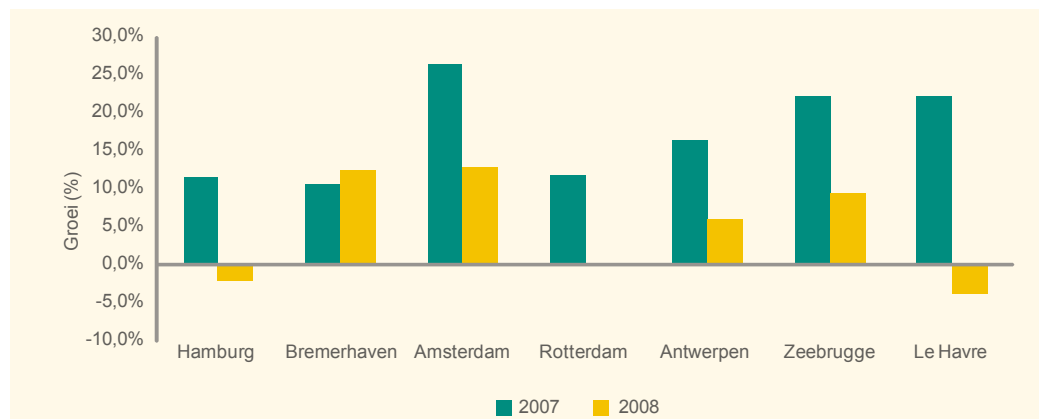
De eerder beschreven congestieontwikkelingen zijn voornamelijk kenmerkend voor de periode voorafgaand aan de huidige economische crisis. Om deze reden zijn de beschreven ontwikkelingen, zoals de lange wachttijden en de congestie op de weg, (tijdelijk) afgenomen. Echter, doordat als gevolg van minder aanvoer ook het aantal ploegen op de terminals is afgenomen, is de capaciteit afgenomen en bestaat er nog steeds wachttijd. De verwachting voor de middellange termijn is echter dat problemen met de wachttijden nog niet zullen zijn opgelost, terwijl de recessie eindig is en im- en exportstromen weer zullen toenemen.

#### ***Gevolgen economische crisis op de containeroverslag in de Hamburg Le Havre-range***

*De gevolgen van de economische crisis zijn in alle havens van de wereld merkbaar. Hoewel de bestedingen door consumenten in het vierde kwartaal van 2008 niet eens heel sterk daalden, namen import- en exportstromen wel sterk af. Dit kwam doordat voorraadniveaus in (Europese) distributiecentra drastisch verlaagd werden om op een niveau te komen wat meer paste bij de afnemende vraag en onzekere marktvooruitzichten. Ten gevolge hiervan is ook in Rotterdam in 2008 – voornamelijk ten gevolge van een slecht vierde kwartaal – de groei in de containeroverslag, voor het eerst sinds 2001, verdwenen. Ook andere havens in de Hamburg Le Havre-range zagen hun containeroverslag minder snel groeien of zelfs dalen. Figuur 3.12 geeft hiervan een overzicht.*

Het blijkt dat Amsterdam en Bremerhaven het beste hebben gepresteerd met een groei van de containeroverslag van ruim 12% in 2008. Eén van de redenen voor deze sterke groei van Bremerhaven is het feit dat 's werelds grootste rederijen Maersk en MSC hier eigen terminalfaciliteiten hebben. Deze bedrijven hebben beide een enorme groei doorgemaakt ten opzichte van 2007. Amsterdam heeft vooral geprofiteerd van de goede resultaten van de Grand Alliance, de belangrijkste klant van de container terminal in Amsterdam. De haven van Hamburg heeft (net als Rotterdam) in 2008 te kampen gehad met congestieproblemen en doordat deze haven sterk afhankelijk is van de ingezakte Chinese handel is de containeroverslag gestagneerd. Antwerpen is daarentegen minder afhankelijk van de Chinese im- en export. Bovendien profiteert Antwerpen van de aanwezigheid van rederij MSC (die eigenaar is van de Antwerpse MSC home terminal). Ook de industriële acties in Le Havre in het eerste deel van 2008 zijn gunstig geweest voor de Antwerpse overslag. Doordat in economisch mindere tijden overslagvolumes van containers in zeehavens sterk kunnen teruglopen, is binding van containerrederijen aan zeehavens erg belangrijk om ervoor te zorgen dat overslagvolumes geconsolideerd worden. Deze binding kan bewerkstelligd worden door deze bedrijven te laten investeren in containeroverslagcapaciteit.

Figuur 3.12: Groei containeroverslag in de Hamburg-Le Havre-range (2007 en 2008 t.o.v. voorgaande jaren)



Bron: Containerisation International, bewerkt NEA

## 4 Maritiem vervoer verandert als reactie op wereldwijde trends

*De Nederlandse zeehavens moeten het belang van de haven als één van de knooppunten in supply chains niet onderschatten. De klant stelt namelijk steeds hogere eisen aan de logistiek van eindproducten. Daarnaast noodzaakt de huidige economische crisis bedrijven om hun huidige logistiek te heroverwegen om de kosten zo laag mogelijk te houden. De Nederlandse overheid moet zich blijven inzetten voor een gelijk speelveld tussen alle Europese zeehavens. Innovaties in het containervervoer blijven nodig om de capaciteit- en congestieproblemen in de haven en het achterland het hoofd te kunnen bieden.*

Het maritieme vervoer is de afgelopen decennia sterk veranderd. Door toenemende containerisatie en globalisering is onder druk van kostenbesparingen schaalvergroting ontstaan. Vanuit de maatschappij wordt steeds meer belang aan duurzaamheid gehecht, wat zijn weerslag heeft op het (zeecontainer)vervoer. De economische crisis heeft tot een remmende vraag naar transport geleid. Om in te spelen op deze ontwikkelingen hebben fusies en overnames plaatsgevonden tussen rederijen. Ook verladers hebben ingespeeld op deze ontwikkelingen door het continu doorvoeren van kostenbesparingen. Terminaloperators zijn op hun beurt steeds globaler gaan opereren om zo beter in de toenemende wensen van hun klanten te kunnen voorzien. Ook op andere marktontwikkelingen, zoals de toenemende congestie in het achterland en bij terminals, de onbalans in goederenstromen en de opkomst van nieuwe markten, hebben de partijen in het zeecontainervervoer geanticipeerd om de continuïteit van de onderneming veilig te stellen.

### 4.1 Horizontale en verticale ketenintegratie bij rederijen

In de afgelopen decennia heeft er een wereldwijde schaalvergroting in de containervaart, voornamelijk bij rederijen en terminaloperators, plaatsgevonden. Enerzijds ontstond dit uit kostenoverwegingen en anderzijds ten gevolge van de sterk toenemende containerisatie. Om de kosten te drukken, hebben rederijen overnames gedaan of zijn fusies aangegaan (horizontale integratie). Zo zijn de rederijen Maersk, Sea-Land en P&O Nedlloyd samen Maersk Line geworden. Tabel 4.1 schetst een beeld van de ontwikkelingen van de twintig grootste rederijen van de wereld. De consolidatie die heeft plaatsgevonden is ook goed te zien in deze tabel: vertegenwoordigde de top-drie in 1980 nog 47% van de containercapaciteit van de tien grootste rederijen ter wereld, in 2009 is dit percentage opgelopen tot 58%. Verder zijn een aantal rederijen gaan samenwerken en hebben allianties – zoals New World Alliance en de Grand Alliance – gevormd.

Tabel 4.1: Ontwikkeling top 10 rederijen

	1980		1995		2000		2005		2009		% top-10	
	Rederij	TEU	% top-10	Rederij	TEU	Rederij	TEU	Rederij	TEU	Rederij		TEU
1	Sea-Land	70.000	23%	Sea-Land	196.700	APM-Maersk	620.300	APM-Maersk	1.620.600	APM-Maersk	2.040.900	26%
2	Hapag-Lloyd	41.000	14%	Maersk	186.000	Evergreen	317.300	MSC	733.500	MSC	1.483.000	19%
3	OCL	31.400	10%	Evergreen	182.000	P&O Nedlloyd	280.800	CMA/CGM	485.300	CMA/CGM	987.700	13%
4	Maersk	25.600	9%	COSCO	169.800	Hanj./DSR Sen	244.600	Evergreen	458.500	Evergreen	615.700	8%
5	NYK Line	24.000	8%	NYK Line	137.000	MSC	224.600	Hapag Li./CP Sh.	413.300	Hapag Lloyd	488.100	6%
6	Evergreen	23.600	8%	Nedlloyd	119.600	NOL/APL	208.000	China Shipping	334.300	COSCO	485.800	6%
7	OOCL	22.800	8%	MOL	118.200	COSCO	198.800	NOL/APL	331.600	APL	469.600	6%
8	Zim	21.100	7%	P&OCL	98.900	NYK Line	166.200	Hanjim/Senator	315.200	China Shipping	450.900	6%
9	US Line	20.900	7%	Hanjim Sh.	92.300	CP Ships	141.400	COSCO	311.600	NYK	425.300	5%
10	APL	20.000	7%	MSC	89.000	Zim	136.100	NYK Line	303.800	Hanjim/Sen.	378.300	5%
	Totaal	300.400	100%								7.825.300	100%

Bron: AXS-AlphaLiner

Sinds het uitbreken van de economische crisis hebben rederijen deze samenwerking geïntensiveerd. Het was tot voorkort ondenkbaar dat rederijen gebruik maakten van elkaars containers bij het achterlandvervoer. Doordat sommige import- of exportstromen totaal zijn stilgevallen en retourstromen zijn gewijzigd, hebben rederijen besloten om elkaars containers te gebruiken om zodoende het aantal 'lege' containerbewegingen te beperken. Grote spelers in de lijnvaart verwachten dat naast 2009 ook 2010 een verlieslatend jaar zal worden. Hierdoor is volgens de rederijen de kans groot dat er fusies en overnames zullen plaatsvinden in deze markt.

Verladers wensen steeds vaker beleving van deur-tot-deur. Bij maritiem vervoer betekent dit dat het voor- en natransport geregeld moet worden. Van oudsher verzorgen rederijen alleen het vervoer over zee. De afgelopen jaren zijn rederijen steeds vaker de totale supply chain van verlader tot ontvanger in eigen beheer gaan managen (verticale integratie). Daarvoor zijn ze terminalactiviteiten gestart (bijvoorbeeld Maersk dat APM Terminals heeft overgenomen) en hebben ze achterlandvervoerders in dienst genomen. Over het algemeen kan worden gesteld dat het bestaansrecht van reders is geëvolueerd van puur maritieme activiteiten naar het oplossen van integrale logistieke vraagstukken. Door zowel horizontale als verticale integratie in de supply chain proberen rederijen inkomsten te genereren, de zee-, haven- en landactiviteiten te stroomlijnen en toegevoegde waarde te creëren.

#### **4.2 Rederijen binden zich aan havens en terminals**

Als gevolg van de ketenintegratie en de schaalvergroting hebben rederijen steeds meer macht in de keten gekregen. Daarbij zijn door de consolidatieslag enkele zeer grote spelers ontstaan. Ruim 45% van de wereldwijde containercapaciteit - gemeten in TEU - is in handen van slechts twee rederijen, namelijk Maersk en MSC. Als gevolg hiervan bepalen de rederijen mede de inrichting van de logistieke keten.

De afgelopen jaren was er in Europa een tekort aan overslagcapaciteit. Om er toch van verzekerd te zijn dat hun schepen werden gelost en om overslagkosten in de hand te houden, zijn rederijen zich aan bepaalde containerterminals – en daardoor dus aan bepaalde havens – gaan binden door in containerterminals te investeren. Rederij MSC bijvoorbeeld is met de MSC home terminal sterk gericht op Antwerpen. Ook andere rederijen zijn verbonden aan havens en terminals in de Hamburg Le Havre-range (zie Tabel 4.2). Rotterdam kent zelfs elf rederijen die zich financieel en operationeel hebben gebonden (of zich straks bij de komst van Maasvlakte 2 gaan binden) aan deze haven. Een uitzondering vormt Hamburg; de containerterminals in deze havens willen niet dat rederijen grip krijgen op de lokale containeroverslag. Zij zijn er namelijk van overtuigd dat containerterminals, die voor alle rederijen toegankelijk zijn, het meest productief zijn voor hun klanten.

Tabel 4.2: Containerterminals en deelnemende rederijen (2009)

Rederij	Zeehavens						
	Rotterdam	Antwerpen	Hamburg	Bremerhaven	Le Havre	Zeebrugge	Amsterdam
Maersk	X			X	X	X	
MSC		X		X	X		
CMA-CGM	X*	X			X	X	
Evergreen	X						
Cosco	X	X					
Hapag Lloyd			X				
APL	X*						
NYK	X						X
Hanjin	X	X					
MOL	X*						
K-Line	X	X					
Yang Ming	X	X					
ZIM		X					
Hyundai	X*						

Bron: Havenautoriteiten en terminaloperators. \*deelnemende rederijen containerterminal Maasvlakte 2

### 4.3 Terminals investeren strategisch in capaciteitsontwikkeling

Als reactie op de schaalvergroting bij rederijen is de markt van de containeroverslagbedrijven de afgelopen jaren ook sterk geïnternationaliseerd en geconsolideerd. De vier grootste spelers, namelijk Hutchison Port Holdings, PSA, APMT en DP World hebben gezamenlijk ongeveer 60% van de containeroverslag in de wereld in handen. Wat betreft Nederland is er slechts een beperkt aantal aanbieders, met Hutchison Port Holdings als grootste, die terminals heeft in zowel Rotterdam als Amsterdam. Ook APMT behoort tot de grootste spelers wat betreft containeroverslag in Nederland. Het marktaandeel van deze twee spelers is in Rotterdam meer dan 80%. In de toekomst met de ontwikkeling van de containerterminals op Maasvlakte 2 zullen drie spelers (DP World gaat ook één van de terminals exploiteren) het aanbod bepalen. Ondanks de huidige economische crisis blijven overslagbedrijven investeren in capaciteit, omdat dit enerzijds lange termijn projecten betreft en anderzijds een strategisch voordeel biedt. Immers, voldoende overslagcapaciteit was jarenlang de bottleneck.

### 4.4 Concurrentiepositie wordt beïnvloedt door veranderende logistieke concepten

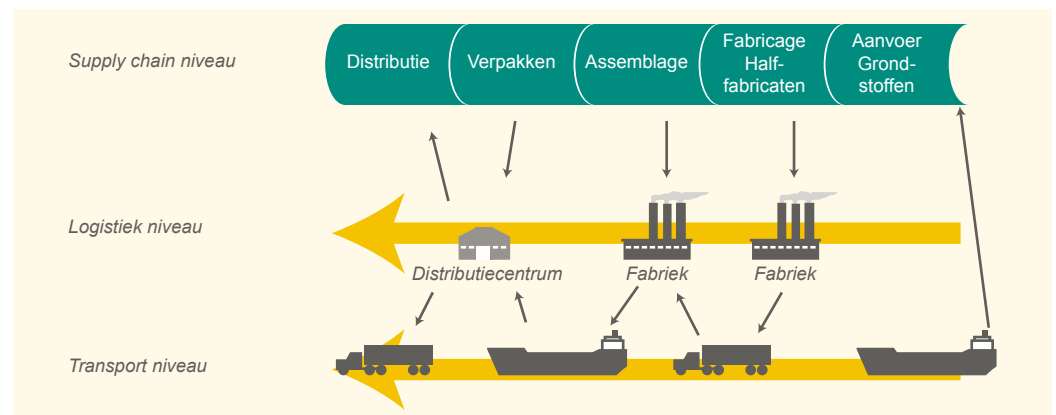
Om kostenreductie te realiseren hebben slimme logistieke concepten, zoals Just-In-Time (JIT) en Supply Chain Management (SCM) hun intrede gedaan in de transport en logistieke sector. Hoge snelheid, korte doorlooptijden, kleine hoeveelheden, lokale toeleveranciers, flexibiliteit en een regelmatige stroom zijn belangrijke principes binnen deze logistieke concepten. Deze principes zijn echter in strijd met maritiem transport dat over het algemeen traag en star is. Bovendien heeft maritiem transport een lange doorlooptijd en globaal gevestigde toeleveranciers. Het is dus voor de gehele keten van belang dat deze 'weerstand' tot een minimum beperkt worden. Voor containerhavens betekent dit dat zowel de overslagkosten alsook de overslagtijd van containers optimaal en concurrerend dienen te zijn ten opzichte van andere containerhavens om zodoende het marktaandeel te vergroten en/of overslagvolumes te verhogen.



Binnen supply chains kan onderscheid worden gemaakt tussen drie verschillende netwerken die onderling afhankelijk zijn en die in een hiërarchische verhouding ten opzichte van elkaar staan (zie figuur 4.1). Het eerste netwerk is de supply chain zelf, waarin de verschillende stadia van productie worden beschreven. Hieronder staat het tweede netwerk, namelijk de logistieke keten, waarin de fysieke locaties van productie en distributie worden beschreven. Het derde en onderste netwerk is de transportketen, waarin de routes en modaliteiten van de goederen worden beschreven. Een zeehaven is slechts een knooppunt in de transportketen van goederen die zeetransport met landtransport verbindt. Doordat er veel verschillende soorten producten worden overgeslagen in de zeehaven, zijn er dus ook veel verschillende supply chains, die onderling (zeer) verschillende eisen stellen aan transport. Zeehavens moeten zich hier bewust van worden en zich niet alleen maar concentreren op het optimaliseren van de transportketen, maar juist op het optimaliseren van alle netwerken. Door de prijs en de service af te stemmen op de verschillende eisen binnen de supply chains, zouden zeehavens een sterkere concurrentiepositie kunnen verwerven.

De eerstvolgende schakel in de supply chain na de zeehaven is het (Europese) distributiecentrum ((E)DC) van waaruit producten over een bepaald gebied worden gedistribueerd. De locaties van Europese distributiecentra (EDC's) worden onder andere gekozen op basis van de nabijheid van een zeehaven en de aanwezigheid van goede achterlandverbindingen. De kwaliteit van de zeehavens en haar multimodale achterlandverbindingen zijn daarom belangrijk voor het aantrekken van EDC's.

Figuur 4.1: Drie netwerken binnen supply chain management in hiërarchische verhouding



Bron: NEA, gebaseerd op Gaarlandt (2007)

Nederland is een zeer aantrekkelijk land voor de vestiging van EDC's. Volgens de Commissie van Laarhoven is het Nederlandse marktaandeel van in Europa gevestigde EDC's van Aziatische en Amerikaanse bedrijven ongeveer 57%. De aanwezigheid van EDC's genereert aanzienlijke volumes van containerstromen en werkgelegenheid en dus heeft de zeehaven veel baat bij de vestiging van deze bedrijven. De aantrekkelijkheid van zeehavens om logistieke activiteiten te vestigen heeft ertoe geleid dat de vraag naar ruimte voor het vestigen van (E)DC's is gegroeid. In combinatie met de schaarse ruimte in en rondom de zeehavens heeft dit geleid tot hoge grondprijzen, waardoor goederen tegenwoordig slechts voor korte tijd in de zeehavens en op de terminals worden opgeslagen. Hierdoor worden overige logistieke activiteiten, die meer ruimte en/of bewerkingstijd vragen (Value Added Activiteiten) verplaatst naar goedkopere locaties buiten de zeehavens<sup>1</sup>. Een belangrijke ontwikkeling is dat de opkomende markten in Oost-Europa ervoor zorgen dat de huidige structuur van één distributiecentrum voor heel Europa niet meer kan volstaan. Door de grote afstand tussen Rotterdam en de rest van Europa lijkt een distributiestructuur met één EDC

<sup>1</sup> Dit blijkt uit onderzoek van het universitair instituut voor vastgoedkunde dat is uitgevoerd in 2007.

in Nederland niet meer de meest optimale. Het logistieke concept zal meer en meer gaan bestaan uit een hybride distributiestructuur: EDC's die voornamelijk West-Europa bedienen en regionale DC's die Oost-Europa zullen bevoorraden. Bovendien is de huidige economische crisis voor veel bedrijven aanleiding om hun logistieke structuur te heroverwegen. Veel bedrijven hebben in de afgelopen jaren weinig aandacht kunnen of hoeven besteden aan deze structuur, omdat het goed ging.

De focus lag toen op het genereren van omzet en winstgroei, terwijl men nu meer op de kosten moet letten. De kans is dus groot dat relatief dure zeehavens daarom marktaandeel kunnen gaan verliezen. Vanwege deze ontwikkelingen en de aanwezigheid van andere concurrerende havens in de Hamburg Le Havre-range is Nederland als belangrijkste locatie voor EDC's niet geheel onbedreigd; Rotterdam en Amsterdam zouden in dit opzicht vervoersstromen kunnen verliezen aan bijvoorbeeld Duitse havens, die van oudsher qua herkomst een sterkere band hebben met China en qua afzet sterker gericht zijn op de Oost-Europese (buur)landen.

#### 4.5 Spanningsveld tussen belangen nationale en Europese overheid

Havens opereren in een internationaal en dynamisch marktveld waarin overheidsbemoeyenis alom aanwezig is. Dit betekent dat de concurrentiepositie niet alleen van handelen van de marktpartijen zelf afhangt, maar ook beïnvloed wordt door publieke partijen. De Nederlandse zeehavens hebben hier ook mee te maken. Zo ondervinden deze havens bijvoorbeeld hinder van de politieke belemmeringen op het spoorvervoer in Duitsland. Aan de andere kant is de haven van Rotterdam natuurlijk wel zeer gelukkig met de aanleg van de Betuweroute.

Transportinfrastructuur, en daar behoren ook de zeehavens bij, wordt veelal door de overheid aangelegd en is traditioneel onderdeel van overheidsbemoeyenis. Toch wordt dit steeds minder vanzelfsprekend: private partijen worden vaker betrokken bij aanleg en beheer. Zo ook in de havensector. Opvallend is het sterke onderscheid tussen verantwoordelijkheid voor de haveninfrastructuur (kades) en infrastructuur op de walkant. De infrastructuur op de kade bestaat bijvoorbeeld uit terminals en kranen. Investerings in haveninfrastructuur en onderhoud van de waterweg zijn meestal nog een publieke taak, terwijl overslag en andere activiteiten een private aangelegenheid zijn. Hierbij moet opgemerkt worden dat de verschillen tussen landen groot zijn.

Ondersteuning en sturing van initiatieven vanuit de overheid om de (internationale) concurrentiekracht van de Nederlandse zeehavens te versterken, gebeurt door middel van beleidsinitiatieven, zoals 'Zeehavens als draaischijven naar duurzaamheid' en 'Varen voor een vitale economie: een veilige en duurzame binnenvaart' van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, 'Pieken in bereikbaarheid' van het ministerie van Economische Zaken en 'Water als economische drager' van de provincie Noord-Holland. In het beleidsinitiatief 'Zeehavens als draaischijven naar duurzaamheid' stuurt de overheid onder meer aan op duurzame innovaties.

De Nederlandse overheid zet zich voorts in door samenwerking tussen nationale zeehavens te stimuleren. In 2005 is in dit verband door de toenmalige minister van Verkeer & Waterstaat, mevrouw Peijs, het project 'Holland Ports' gelanceerd. Dit project betreft een promotietool (web portal) bedoeld om de Nederlandse zeehavens als geheel beter in het buitenland onder de aandacht te brengen. De gedachte hierachter is dat alleen een verdergaande vervlechting van de Nederlandse zeehavens de uitvoer van goederen op de lange termijn kan borgen. Samenwerking kan in een volgende, doch veel verdergaande stap,

zelfs leiden tot afspraken tussen de havenbeheerders over de acquisitie van ladingpakketten of bedrijfsvestigingen.

Voor een betere benutting van de binnenvaart heeft het kabinet 62 miljoen euro beschikbaar gesteld voor snel te realiseren maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid van binnenhavens (de zogenaamde 'Quick Wins' regeling). Onlangs is door de staatssecretaris van het ministerie van Verkeer en Waterstaat 50 miljoen euro extra ter beschikking gesteld voor de ontwikkeling van binnenhavens. Daarnaast werkt het ministerie mee aan de ontwikkeling van het Containertransferium Rotterdam en stimuleert afspraken tussen bedrijven om de afhandelingcondities van containers voor de binnenvaart in de haven van Rotterdam te verbeteren. In dit opzicht is het bedrijfsleven ook zelf goed in staat om dergelijke concepten te ontwikkelen: containerterminals in bijvoorbeeld Moerdijk, Tilburg en Venlo, welke dienen als 'extended gate' voor Rotterdam, zijn hiervan enkele voorbeelden.

Europees transportbeleid richt zich op de efficiëntie van de markt en het realiseren van vrije en eerlijke concurrentie. Gezien de grote mate van concurrentie tussen havens in Noordwest Europa, is een gelijk speelveld ('level playing field') gewenst. In dit kader werkt overheidsbeleid verstorend, zeker als het in sterke mate verschilt tussen de landen. Juist in de praktijk van havens blijkt verschillend overheidsbeleid nogal eens het geval te zijn. Nationale overheden hebben in de regel in het kader van havens andere doeleinden dan de Europese Unie. Economische groei en nationale werkgelegenheid staan hoog op de agenda en daarom ontvangen havens regelmatig in meer of mindere mate steun van de eigen overheid. Onderzoek heeft uitgewezen dat er tussen de landen binnen Europa grote verschillen bestaan in de mate en wijze van ondersteuning door overheden. Zo financiert de overheid in veel buitenlandse havens grote investeringen, zoals de aanleg van infrastructuur. De Duitse deelstaten Bremen en Nedersaksen financieren de basisinfrastructuur van de aanleg van een nieuwe haven bij Wilhelmshaven. Het Antwerpse Deurganckdok is ook in belangrijke mate door de Belgische overheid gefinancierd (60% van de kadebouw en 100% van het baggerwerk en het opspuiten van land). Dergelijke subsidies maken het bijvoorbeeld mogelijk om lagere tarieven in rekening te brengen waardoor er een concurrentievoordeel ontstaat. Vanuit de Europese Commissie wordt een zekere beleidsruimte geboden, die ook de Nederlandse overheid mogelijkheden biedt.

Het gaat bij de ondersteuning niet alleen om de financiering van haveninfrastructuur, maar bijvoorbeeld ook om onderhoud, achterlandverbindingen, sociale maatregelen en (milieu-) regulering. Dit zijn allemaal bepalende factoren voor tarieven en kwaliteit van de logistieke keten. Hoewel er veel onduidelijk is in de wijze en omvang van de steun, en de transparantie op dit punt een probleem is, is het duidelijk dat van een 'level playing field' geen sprake is.

De mogelijkheden voor Europees beleid op dit terrein zijn echter beperkt want de mate en wijze van overheidssteun blijft een nationale aangelegenheid. Daarom richt de EU de aandacht ook meer op gelijkheid van prijzen voor gebruik van infrastructuur, en minder op de financiële stromen van overheden naar havens. Prijzen voor het gebruik van de haveninfrastructuur moeten gebaseerd zijn op de kosten die daar mee gemoeid zijn. Dit sluit aan bij het Europees beleid voor de andere transportmodaliteiten dat wil dat er tussen de modaliteiten een gelijke vorm van concurrentie ontstaat. De hevige concurrentie van containeroverslag in de Nederlandse zeehavens in de Hamburg Le Havre-range beperkt de mogelijkheden om kostbare duurzaamheidsinitiatieven aan klanten door te berekenen. Om ervoor te zorgen dat de concurrentiepositie niet in gevaar komt, kan een stapsgewijze introductie van risicovolle en kostbare duurzame innovaties een oplossing zijn. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat de externe kosten van bijvoorbeeld congestie en milieu,

die momenteel niet maar in de toekomst wel in rekening worden gebracht, vanwege efficiencyredenen dienen te worden meegenomen. Dit lijkt een redelijke gedachte, maar de uitvoering ervan kent vele moeilijkheden. Zo is het bijvoorbeeld moeilijk vast te stellen wat de marginale kosten zullen zijn van een schip dat een bepaalde haven aandoet. Daarnaast zijn er vele mogelijkheden voor impliciete steun, waardoor de kosten gedrukt kunnen worden en lagere tarieven in rekening gebracht kunnen worden. Transparantie in overheidssteun lijkt in eerste instantie een belangrijker doel dan het kijken naar de tarieven. Internationale afspraken kunnen helpen om het 'level playing field' niet te verstoren. Eerder was door de EC toegezegd dat de richtlijnen voor staatssteun aan havens in de loop van 2008 gepubliceerd zouden worden, maar door onbekende oorzaak heeft dit vertraging opgelopen.

#### 4.6 Innovaties van groot belang

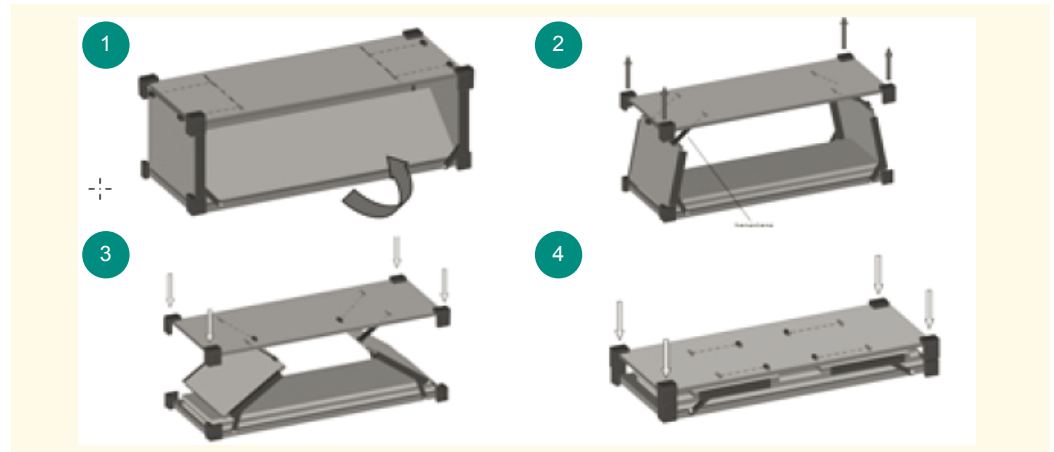
Ten gevolge van de verdergaande containerisering is het containervervoer de laatste jaren toegenomen. Niet alleen worden steeds meer producten geschikt gemaakt voor vervoer in containers, ook de containers ondergaan aanpassingen om steeds meer verschillende soorten producten te kunnen vervoeren. Te denken valt aan tankcontainers en reefercontainers. Deze ontwikkelingen in het containertransport hebben er toe geleid dat containeroverslag in verschillende (Europese) havens zeer snel is gegroeid. Vanwege de hevige concurrentiestrijd binnen het containertransport en om weerstand te kunnen bieden aan de (congestie)problemen, is de containervaart een innoverende sector. De laatste decennia zijn verschillende innovaties op de markt gekomen, zoals gespecialiseerde containers, zelflossende containerschepen, de opvouwbare container en, de lange en zware voertuigen (LZV).

##### ***Opvouwbare container***

*Een opvouwbare container (zie een voorbeeld in figuur 4.2) is een concept dat tot doelstelling heeft om het transport van lege containers in de toekomst efficiënter te maken. Het transport van lege containers is een van de grote knelpunten in de containerlogistiek. Veel gebieden in de wereld hebben een onbalans tussen import- en exportstromen. Daarnaast zijn er 'empty containerdepots' nodig om de lege containers tegen lage prijzen te kunnen stallen. Het herpositioneren van lege containers kan goedkoper uitgevoerd worden met opvouwbare containers, aangezien er met één schip meer lege containers vervoerd kunnen worden tussen terminals en empty depots.*

*Een marktstudie van Holland Container Innovations laat zien dat, afhankelijk van de business case, op verschillende onderdelen van de supply chain kostenvoordelen behaald kunnen worden: meer lege containers per schip, minder ruimtebeslag bij opslag en gebundelde overslag. In juni 2009 is door de Rotterdamse ondernemer René Giesbers een soortgelijk concept gepresenteerd als het onderstaande voorbeeld, namelijk de 'Cargoshell': een inklapbare 20 voet zeecontainer gemaakt van composiet.*

Figuur 4.2: Opvouwbare container



De Rotterdamse haven is bezig met het ontwikkelen van een containertransferium. Een dergelijk overslagpunt tussen binnenvaart en wegvervoer aan de rand van de stad moet het wegvervoer vanaf de Rotterdamse haven ontlasten. Een andere doelstelling is het versnellen van het achterlandtransport door administratieve zaken later in de keten af te handelen. Uitbreiding van inlandterminals past in de strategie van Rotterdam om de containerbinnenvaart te stimuleren. Het Havenbedrijf Rotterdam hoopt binnen enkele weken overeenstemming te bereiken met de gemeente Meerlo-Wanssum over de uitbreiding van de haven van Wanssum en verdubbeling van de capaciteit (tot circa 100.000 TEU per jaar). De rol van 'landlord' buiten het zeehavengebied in Rotterdam past bij de strategie om meer greep op het achterlandvervoer te krijgen. Het Havenbedrijf, PORint<sup>2</sup> (Port of Rotterdam International) kijkt daarbij ook nadrukkelijk naar mogelijkheden in Duitsland<sup>3</sup> en Brazilië en investeert bijvoorbeeld al in de haven van Sohar volgens het 'landlord'-model (gericht op de ontwikkeling van masterplannen, het ontwerpen van havens en het voeren van management).

Terminaloperators proberen de verblijftijd van containers op terminals te minimaliseren door het aantal dagen, dat deze containers kosteloos op het terrein blijven staan, te verkorten. Tegelijkertijd zijn terminaloperators en rederijen bezig het achterlandtransport te versnellen en de congestieproblematiek op de terminals te verminderen door toepassing van 'extended gates'. Bij dit concept voeren terminaloperators in de zeehaven inkomende containers direct af/aan op binnenlandterminals, alwaar de administratieve/douanezaken worden afgewikkeld. Op deze wijze worden de grote containerterminals in de zeehaven deels ontlast. Op de betreffende terminal klaart de klant zijn container in, waarna het volledige containertraject van/naar de zeehaven verzorgd wordt zonder enige verdere bemoeienis van zijn kant. Een douane entrepotstatus voor documentloos varen, tijdelijke opslag en een empty depot waarmee lege slots en leeg rijden/varen worden voorkomen, worden eveneens binnen dit concept aangeboden. In grote logistieke knooppunten zoals Moerdijk en Venlo wordt momenteel de zogenaamde 'extended gate' functie ingericht.

Deze nieuwe concepten, alsook de aanleiding hiervan, zouden voor havens met ambitieuze groeiplannen, zoals die in het Scheldebekken, een goed voorbeeld kunnen zijn hoe (grootschalige) containeroverslag en achterlandvervoer efficiënt georganiseerd zouden moeten worden. De havenautoriteiten zouden dit in hun definitieve (toekomst)plannen voor de havenontwikkeling mee moeten nemen.

<sup>2</sup> Via PORint wil het Havenbedrijf Rotterdam zich nadrukkelijker commercieel over de grenzen manifesteren. PORint richt zich in de eerste plaats op het in de wereldmarkt zetten van 'port management': internationale participatie in (nieuwe) havendeelnemingen in voor Rotterdam strategische landen. Daarnaast verricht PORint ook 'boardroom consultancy'.

<sup>3</sup> Nieuwsblad Transport, HbR verdubbelt capaciteit Wanssum, 6 mei 2009.

## 4.7 ICT en connectiviteit spelen sleutelrol

In het maritieme containervervoer zijn verschillende private en publieke partijen betrokken, waaronder havenautoriteiten, douane, rederijen, (inland)terminaloperators, expediteurs, verladers en achterlandvervoerders. Een vlotte doorstroming van containers van en naar het achterland vereist coördinatie tussen al deze partijen. Deze coördinatie ontstaat niet zomaar. Over het algemeen wordt informatie over containerstromen (waaronder bestemmingen, geadresseerden en afzenders) niet consequent gedeeld met de betrokken partijen. Het gebrek aan (tijdige) informatiedeling onder de terminals, achterlandvervoerders en/of de expediteurs kan ertoe leiden dat aan- en afleverprocessen van containers in het achterlandnetwerk niet efficiënt verlopen, waardoor vertragingen kunnen optreden. Vooral bij exportcontainers is dit een probleem, omdat de bestemming van deze containers vaak pas kort voor de verscheping bekend is. Hierdoor is de containerplanning van zowel de terminal alsook de rederij niet optimaal. De steeds maar groeiende containerstromen zullen dit probleem alleen maar verergeren en er is dan ook een sterke behoefte aan een efficiënt en transparant informatie-uitwisselingsysteem.

### *Portbase en brancheprogramma 'Nederland Digitaal in Verbinding'*

*Nederland heeft in 2009 een belangrijke stap vooruit gemaakt wat betreft een efficiënt informatie-uitwisselingsysteem. In het eerste kwartaal is namelijk 'Portbase' (de opvolger van Port infolink) van start gegaan. Rotterdam en Amsterdam hebben hiermee nu een gezamenlijk 'Port Community System'. Alle bedrijven en overheden in beide havens kunnen voortaan nog efficiënter en eenvoudiger informatie uitwisselen. Dit zal uiteindelijk ten goede komen aan de concurrentiepositie van beide havens. Portbase heeft de ambitie om op nationaal niveau hét informatie-uitwisselingsysteem te worden. Bovendien kan Portbase een belangrijke rol vervullen in het efficiënt laten verlopen van douaneverplichtingen. Het Export Controle Systeem (ECS-service) is namelijk het eerste echte product van Portbase: hiermee kunnen bedrijven in zowel Rotterdam als Amsterdam eenvoudig voldoen aan de extra douaneverplichtingen die voortkomen uit de nieuwe Europese wetgeving omtrent de export. Met het oog op de toekomst wordt een geheel nieuw technisch platform ontwikkeld, dat met bestaande en nieuwe functionaliteiten het gezamenlijke havencommunicatiesysteem vorm geeft. Een Europese dimensie van het systeem ligt in de toekomstige lijn der verwachtingen, nu dit aansluit op Europese initiatieven in relatie tot het single window concept.*

*FENEX en Syntens hebben gezamenlijk het brancheprogramma 'Nederland Digitaal in Verbinding' (NDiV) opgestart, speciaal bedoeld voor expediteurs in de zeehavenlogistiek. Het doel van dit project is te komen tot een verbeterde en efficiëntere uitwisseling van informatie met betrekking tot inkomend containervervoer tussen partijen in de keten. Met als resultaat dat de afhandelingsduur van de container verkort wordt, de servicegraad verhoogd wordt en kosten bespaard worden. Bij een representatief aantal leden binnen de doelgroep wordt een 0-meting uitgevoerd om te achterhalen waar de werkelijke informatiebehoeften van de expediteurs liggen en waar zij in de transportketen voordelen kunnen behalen. Deze 0-meting wordt ook afgenomen bij een aantal vertegenwoordigers van aanpalende schakels in de keten. De 0-meting start in juni 2009 en is rond de zomer afgerond. Op basis van de resultaten van de 0-meting worden de vervolgactiviteiten ingezet.*

# 5 Toekomst van de Nederlandse zeehavens afhankelijk van de juiste strategische keuzes

*Het denken in netwerken – waarin producenten, toeleveranciers, vervoersmodaliteiten, systemen en data-uitwisselingen flexibel zijn en naadloos op elkaar aansluiten – zal het denken in transportketens op termijn vervangen. Samenwerking, delen van kennis, transparantie en innovatie zijn noodzakelijk om de internationale netwerkrol in Nederland te verankeren en stromen fysiek en virtueel blijvend aan Nederland te verbinden. Samenwerking tussen havenautoriteiten, overheden, het bedrijfsleven en andere belanghebbenden is hierbij van cruciaal belang, mede omdat – onder invloed van veranderende klantwensen - supply chains anders vorm gegeven gaan worden.*

De Nederlandse zeehavens zijn de afgelopen jaren sterk veranderd. Ook in de toekomst zullen veranderingen noodzakelijk zijn om de concurrentie met andere havens te pareren. Kansen moeten worden benut en bedreigingen vragen om alerte en tijdige actie. De hieruit voortvloeiende strategische keuzes leiden tot een duurzame positionering van de Nederlandse zeehavens.

## 5.1 Toekomstverwachtingen: veranderingen in het speelveld

Er is een grote overcapaciteit in de markt ontstaan doordat de groei van het ladingaanbod is teruggelopen en er nog altijd nieuwe scheepscapaciteit bij komt ten gevolge van de nieuwbouw. Naar verwachting daalt het containervervoer over zee met circa 6% in 2009 en zal ook in 2010 geen groei plaatsvinden. Volgens het Britse onderzoeksinstituut Clarkson wordt de scheepscapaciteit echter met circa 12% in 2009 en circa 11% in 2010 uitgebreid.

Rederij MSC is via de home terminal sterk verbonden met Antwerpen. Doordat MSC de rederij is die in de toekomst qua scheepscapaciteit het sterkst gaat groeien, zal deze groei niet uitsluitend ten goede komen aan Antwerpen. Ook zal extra terminalcapaciteit in naburige zeehavens gezocht worden. De Nederlandse zeehavens dienen hierop in te spelen door de mogelijkheden te onderzoeken of ze MSC aan hun terminals kunnen binden.

Tabel 5.1: Top 10 nieuwbouwers voor scheepscapaciteit (2009)

	Rederij	Positie in top 20	TEU	Schepen	% van huidige vloot	TEU in toekomst
1	MSC	2	637.840	53	43,0%	2.121.189
2	CMA/CGM	3	584.254	72	59,2%	1.571.170
3	COSCO	6	439.732	62	90,5%	925.624
4	APM-Maersk	1	386.845	75	19,0%	2.422.871
5	Zim	17	285.866	40	101,8%	566.677
6	Hanjin/Senator	10	278.973	32	73,7%	657.498
7	MOL	11	205.457	36	55,3%	576.989
8	APL	7	195.774	27	41,7%	665.256
9	CSAV Group	16	181.265	23	60,0%	483.373
10	K-Line	14	176.197	37	57,4%	483.160

Bron: AXS-Alphaliner

De verwachting is tevens dat rederijen, die zich terugtrekken uit de lijnvaart, hun schepen op de chartermarkt zullen aanbieden. Hierdoor zullen de tarieven nog verder dalen. Rederijen zullen proberen hun orders voor nieuwbouw te annuleren, maar aangezien veel schepen

(gedeeltelijk) vooruitbetaald zijn, is dat lastig. Daarbij heeft het weinig effect, omdat de tarieven inmiddels al tot een dieptepunt zijn gedaald. De sector is al jaren bekend met bodemtarieven, maar die golden vooralsnog alleen voor lading van Europa naar Azië. Op lading van Azië naar Europa werd voldoende verdiend om de verliezen op te vangen. Nu wordt er voor het eerst in beide richtingen verlies geleden. Ook de vooruitzichten zijn somber. Het vervoer op de Pacific zal gaan dalen (met 2,3%), alleen het vervoer uit Azië naar het Midden-Oosten en Afrika laat nog behoorlijke groeicijfers zien.

De machtsverhoudingen in de containerlijnvaart zullen als gevolg van de crisis veranderen. Zo lijkt bijvoorbeeld een krachtenbundeling in de stuwadoorswereld logisch. Sommige rederijen zullen failliet gaan, andere gaan op overnamepad of zullen samenwerkingsverbanden aangaan met concurrenten. Daarbij kan goedkoop aan extra capaciteit worden gekomen. Rederijen met een sterke financiële basis kunnen hiervan profiteren.

Voor de lange termijn wordt verwacht dat, ondanks de huidige economische crisis, de containerstromen zullen blijven groeien. De huidige economische situatie biedt de gelegenheid om structurele oplossingen te vinden voor de gevolgen die deze (toekomstige) groei met zich meebrengt. Rotterdam kan in de huidige markt door consolidatie van ladingpakketten profiteren van zijn bestaande sterke positie. De havenautoriteiten, terminals zullen er alles aan moeten doen om ladingpakketten die nu verschuiven, ook voor de toekomst aan zich te binden.

## 5.2 Kansen

### *Economische crisis biedt kansen om te innoveren*

De huidige economische recessie levert enerzijds bedreigingen op voor de Nederlandse zeehavens, omdat er minder containers worden overgeslagen, maar aan de andere kant biedt het ook kansen. Het instorten van het wereldwijde containervervoer biedt de havens wat meer 'lucht', waardoor de capaciteitsproblemen tijdelijk minder worden. Hierdoor krijgen de havens samen met de marktpartijen, meer tijd om de kwaliteit in de haven te verbeteren en de capaciteitsproblemen aan te pakken.

Door de druk op de tarieven zijn alle ketenpartijen in het maritieme vervoer op zoek naar kostenbesparingen. Dit schept kansen voor havens met goede intermodale ontsluiting, omdat het flexibel inzetten van multimodale oplossingen kan leiden tot lagere totale supply chainkosten. Maar het moet in deze tijd zeker niet uitsluitend gaan om kostenverlaging. Het is belangrijk om gezamenlijk te kijken naar de vraagstukken die voorliggen en de mogelijke oplossingsrichtingen. In dat opzicht is het beter om na te denken over de mogelijkheden om te komen tot extra waardedoetoevoeging vanuit een netwerkgedachte. Diverse, door NEA met verladers gevoerde gesprekken ten behoeve van verschillende studies, tonen aan dat comodaal transport via met name de combinatie weg-binnenvaart ook op relatief korte afstand economisch haalbaar is. Mede als gevolg van het feit dat de totale supply chain kosten dalen en het traject een betrouwbare doorlooptijd heeft. Daarnaast zijn de inland terminals in staat om aanvullende diensten (zoals waardedoetoevoegende activiteiten) te bieden en te fungeren als nabije extra opslagcapaciteit van voorraad die direct beschikbaar voor uitlevering is.

Het verleden leert ons dat innovaties ten tijde van een economische crisis – als gevolg van de grotere noodzaak tot besparingen – eerder worden ontwikkeld en sneller gemeenschappelijk worden omarmd. Ook neemt de bereidheid tot samenwerking toe, om zodoende kosten te besparen. De rationaliseringslagen van de jaren '50 en '60 hebben



bijvoorbeeld geleid tot de introductie van de container. Dat betekent dat het nu investeren in 'extended gates', containertransferia en het faciliteren van multimodale netwerkconcepten lonend kan zijn.

*Infrastructurele projecten  
versterken connectiviteit en  
concurrentiepositie*

Met de komst van Maasvlakte 2 krijgt de Rotterdamse haven voldoende capaciteit om de groei van de goederenstromen in de komende decennia op te vangen. Dit is echter geen garantie dat Rotterdam zijn positie als grootste haven in Europa behoudt. Het Noord-Duitse containercluster (Hamburg en Bremen) was in 2008 groter dan Rotterdam (ruim 15 miljoen TEU versus bijna 11 miljoen TEU). Ook het cluster van Antwerpen en Zeebrugge, goed voor bijna 11 miljoen TEU was in 2008 al iets groter dan Rotterdam. De 'sense of urgency' om als Nederland te blijven vernieuwen en tijdig in te spelen op veranderende marktomstandigheden is meer dan ooit noodzakelijk.

De Amsterdamse zeehavens hebben behoefte aan een tweede (bredere) zeeluis bij IJmuiden. Als deze er komt, kunnen zelfs de grootste containerschepen zonder noemenswaardig oponthoud de haven bereiken. Dit zal de maritieme overslag en bedrijvigheid stimuleren.

De opening van het Rijn-Main-Donau kanaal heeft de concurrentiepositie van Rotterdam en Antwerpen aanzienlijk versterkt, vooral bij het vervoer van laagwaardige goederen. Deze positieverbetering werd echter pas duidelijk ongeveer tien jaar na afronding van het kanaal.

Tegen het einde van 2009 dienen België en Nederland samen tot een vergelijk te komen over de nieuwe sluis die in Terneuzen gebouwd moet worden om de kanaalzone naar Gent nautisch beter toegankelijk te maken. De Tweede Kamer is nog niet volledig overtuigd van het nut van een grote nieuwe zeeluis in Terneuzen, waarvoor de Gentse haven al lang vragende partij is. De staatssecretaris voor Verkeer en Waterstaat, heeft de Kamer meegedeeld dat ze nog twee alternatieven wil onderzoeken. Het gaat om een extra binnenvaartsluis en een kleinere zeeluis. De Vlaamse overheid gaat er vanuit dat de bouw van deze zeeluis in 2021 of 2022 is voltooid. Dit schept kansen voor met name de haven van Gent. Ook de havens van Terneuzen en Vlissingen varen er wel bij, omdat België er ter compensatie mee heeft ingestemd de infrastructuur in de grensregio te verbeteren. Hierdoor worden de achterlandverbindingen van en naar de havens van Terneuzen en Vlissingen verbeterd, wat mede kan bijdragen aan de groei doelstelling van de toekomstige containerterminal(s) in deze haven(s).

*Nederlandse zeehavens  
stimuleren goed presterende  
clusters, hetgeen Nederland  
als geheel sterker maakt*

Daar waar het bedrijfsleven of de brancheverenigingen het niet zelfstandig kunnen, kunnen juist de Nederlandse zeehavens zich inzetten als clustercoördinator om zodoende de verschillende clusters in de haven zo optimaal mogelijk te laten functioneren en synergie binnen clusters (co-siting) tot stand te brengen. Dit is nodig omdat individuele bedrijven de benodigde investeringen niet altijd zelfstandig kunnen dragen. Ook kan het zijn dat de baten voor de individuele bedrijven (veel) lager zijn dan de totale kosten die zij voor de investering moeten maken; wanneer ook nog eens concurrenten profiteren van de gemaakte investeringen, zullen deze bedrijven besluiten om niet te investeren. De zeehavenbeheerder zou als neutrale partij kunnen optreden om deze processen te faciliteren en te stimuleren en een bijdrage te leveren aan het doorgeven van de voordelen aan alle belanghebbenden.

*Nieuwe markten bieden  
mogelijkheden voor  
regionale zeehavens*

Regionale havens zijn zeer geschikt voor het leveren van specifieke service en kwaliteit en daarmee cruciaal voor nieuwe markten. Door de toenemende concurrentie is schaalvergroting noodzakelijk om kostenvoordelen te behalen. Regionale havens zijn vaak te klein om kwantitatieve voordelen te verwerven. Vandaar dat ze zich moeten onderscheiden door het leveren van een goede kwaliteit en service in bepaalde specifieke markten

(niches). Ook door investeringen in innovatieve industrieën, zoals alternatieve, duurzame energielevering via windmolenparken, kunnen de regionale havens zich onderscheiden.

Door de sterke economische groei van de afgelopen jaren zijn er meerdere 'emerging markets' ontstaan, zoals China, India, Brazilië en Rusland. Deze landen zijn steeds belangrijkere handelspartners voor Nederland geworden. Vooral op het gebied van export is Rusland interessant. Vandaar dat er veel nieuwe lijndiensten naar Rusland bij zijn gekomen. Voornamelijk de Noordelijke zeehavens zijn zich intensief op Rusland gaan richten met als gevolg short sea verbindingen naar Sint Petersburg en de Baltische Staten.

*First-port of call genereert mogelijkheden om ladingstromen te binden*

Rotterdam blijkt in 35% van de lijndiensten vanuit Azië de eerste haven in de Hamburg Le Havre-range te zijn die door containerschepen wordt aangelopen. Hierdoor kunnen ontvangers eerder over hun lading beschikken, zodat dit vooral voor tijdskritische lading een groot tijdsvoordeel oplevert.

*Duurzaamheid is de toekomst; inzetten op optimale benutting van alle modaliteiten voor achterlandvervoer en slechten van juridische barrières cruciaal*

Voor Nederland bestaan kansen in duurzame logistiek en goederenvervoer. De zeehavens kunnen hierin een belangrijke rol vervullen. De Nederlandse zeehavens zijn aan landzijde goed ontsloten via binnenvaart en spoorvervoer. Deze modaliteiten hebben over het algemeen lagere externe kosten dan het conventionele wegvervoer. De Nederlandse havens, en in het bijzonder Rotterdam, kunnen zich profileren als haven met mogelijkheden voor duurzaam achterlandvervoer en een gunstige modal split. Dit wordt nog versterkt, door de afspraken die gemaakt zijn over Maasvlakte 2; de nieuw aan te leggen containerterminals op Maasvlakte 2 zullen voor een groot deel gebruik gaan maken van binnenvaart (45%) en spoor (20%). Een andere factor is de verwachte toename van de verkeersintensiteit op de A15 tussen Maasvlakte 2 en Rotterdam. Deze verbinding zal het verkeer niet meer kunnen verwerken, waardoor de congestie steeds verder zal toenemen. De ruimte voor wegvervoer is gelimiteerd, de groei van het vervoer zal dan ook grotendeels moeten worden geabsorbeerd door binnenvaart en spoorvervoer. Daarbij kan ook nog de toekomstige kilometerheffing worden genoemd. Prijsbeleid zal waarschijnlijk zorgen voor een kostenverhoging voor wegvervoer en daardoor positief kunnen uitwerken voor de marktpositie van binnenvaart en spoor.

Ontwikkelingen als Amsbargo (een logistiek concept om het goederenvervoer over de weg in de noordelijke Randstad te verplaatsen naar vervoer over water, bestaande uit een innovatief binnenvaartschip met een eigen kraan, een logistiek door-to-door concept, afzet- en ophaalplaatsen langs vaarwater), containertransferia en 'extended gates' spelen hierop in. Belangrijk aandachtspunt is overigens wel dat juridische aspecten in bijvoorbeeld de vergunningensfeer (milieuvergunning, geluidshinder) vanuit het regionale perspectief aangepakt worden en niet per gemeente.

Binnen supply chains werken bedrijven momenteel nog maar beperkt op een 'groene' (duurzame) manier. Dit ondanks het feit dat bedrijven over het algemeen wel beweren de 'groene supply chain' mee te nemen in hun bedrijfsvoering. Uit onderzoek van Capgemini naar logistieke uitbesteding van bedrijven is gebleken dat slechts 46% van de respondenten de gevolgen van bevoorradingsactiviteiten voor het milieu ziet als een belangrijke factor bij het selecteren van een logistiek dienstverlener (3PL). Dit percentage is laag als het vergeleken wordt met 83% van bedrijven wereldwijd die beweren in hun bedrijfsvoering rekening te houden met milieuaspecten<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Dit blijkt uit onderzoek van BearingPoint Management & Technology Consultants naar de volwassenheid van de groene supply chain, uitgevoerd in 2008.

Naar verwachting zal de verladende industrie in 2015 meer belang hechten aan duurzaamheid. Ook verhoogt zij de druk op logistieke dienstverleners om meer flexibele, transparante, geoptimaliseerde prestaties en duurzame en globale oplossingen te bieden. Wie zijn competenties op het vlak van IT en technologie uitbouwt, verwerft de komende jaren een competitief voordeel. Dat type bedrijven heeft de meeste kansen om van begin tot eind bij logistieke netwerken te worden ingeschakeld.

Volgens het rapport 'Global Logistics 2015 +' van het Centrum voor Innovatie in Transport en Logistiek van de Technische Universiteit van Berlijn zal het gaan om meer flexibele, milieuvriendelijke, klantgerichte en globale oplossingen, netwerken zullen nog verder geïnternationaliseerd worden. Kennis staat hierbij centraal. Om wereldwijde supply chains op een ecologisch verantwoorde manier te sturen, zijn geschoolde medewerkers en innovatieve technologieën onmisbaar.

*Virtuele afhandeling van goederenstromen geeft Nederland groeiruimte*

Na decennia van volumegroei lijken er nu in Nederland grenzen bereikt te zijn als gevolg van beperkte ruimte, kwetsbare bereikbaarheid en noodzakelijke milieueisen. Dit vraagt om krachtige innovaties. De uiteindelijke klanten van de havens - de producenten en verladers - zullen onder andere vanuit efficiëntie en kostenooqpunt, milieuperspectief en kortere doorlooptijden, afwegen via welke haven(s) het vaste land van Europa bevoorrad dient te worden. Enerzijds leidt bundeling van goederenstromen tot dikkere stromen die via het spoor en de binnenvaart over langere trajecten naar het achterland getransporteerd worden. De Nederlandse zeehavens en de transport- en logistieke sector kunnen zich hierdoor verder ontwikkelen en profileren op het gebied van duurzaam achterlandvervoer. Anderzijds kunnen goederenstromen in de toekomst ook worden verlegd naar Europese havens, dichterbij het uiteindelijke afzetgebied, bijvoorbeeld naar Oost-Europese havens zoals Constantza. Hier ligt een kans om de goederen die weliswaar niet meer fysiek via de Rotterdamse haven lopen, maar via andere Europese havens, wel qua informatievoorziening en douaneaafhandeling (via het principe van Authorised Economic Operator en green lanes) onder Nederlandse regie te houden, wanneer dit in combinatie met het landlordmodel opgezet wordt. Dit zou dan een nieuwe dienst aan de producenten, verladers en andere partners in de logistieke keten kunnen worden: een potentiële nieuwe rol in de supply chain, waarbij ruimte, fysieke bereikbaarheid en duurzaamheid geen beperking vormen, maar waar wel potentiële toegevoegde waarde ligt. De sterke positie van het Nederlandse bedrijfsleven op het gebied van kennis en kwaliteit van dienstverlening en de benodigde informatievoorziening bieden een voorsprong bij het in de markt zetten van zo'n nieuwe dienst en het versterken van de concurrentiepositie van Nederland als geheel.

### 5.3 Bedreigingen

*Rotterdam niet meer uniek als diepe zeehaven*

De trend van schaalvergroting in de containerscheepvaart is belangrijk voor de havens die de grootste containerschepen (groter dan 12.000 TEU) kunnen ontvangen. Deze havens in de Hamburg Le Havre-range zijn op dit moment Bremerhaven, Rotterdam en Zeebrugge. Rotterdam zal in dit opzicht dus de concurrentie aan moeten gaan met deze havens. Bovendien besloten begin 2009 Vlaanderen en Nederland dat schepen van 14.000 TEU van rederij MSC de Westerschelde mogen opvaren om zodoende de haven van Antwerpen aan te doen. In eerste instantie moet daarvoor wel elke keer ad hoc toestemming gevraagd worden, maar dat zal waarschijnlijk niet tot een belemmering leiden. Antwerpen kan hierdoor ook de grootste containerschepen ontvangen. Daarbij komt dat tegen het einde van 2009 de Westerschelde moet zijn uitgediept om schepen te kunnen ontvangen met een diepgang van 13,1 meter (onafhankelijk van het getijde) tegenover 11,9 meter in de huidige situatie.

Buiten de Hamburg Le Havre-range zijn havens als Gioia Tauro en Valencia ook al diep genoeg om de zeer grote containerschepen te kunnen ontvangen. Gioia Tauro en Valencia dienen bijvoorbeeld als hub voor rederij MSC voor het containervervoer tussen Azië en het Middellandse zeegebied. De transporttijd tussen Azië en Europa is veel korter via de Middellandse zeehavens dan via de havens in de Hamburg Le Havre-range, maar zal geen ernstige bedreiging vormen voor het Midden-Europese achterland van de Nederlandse zeehavens, omdat het landzijdig transport vanuit Zuid-Europa naar dit achterland veel lastiger is.

#### *Buitenlandse terminal-operators maken de dienst uit*

Als gevolg van de gewijzigde eigendomsstructuren van terminals – waarbij private partijen schaalvergroting hebben doorgemaakt, steeds meer internationaal zijn gaan opereren en technologische vooruitgang hebben geboekt – is er een hoge kapitaalintensiteit ontstaan, wat heeft geleid tot toetredingsbarrières. Dit sterkt de terminaloperator in de relatie met de havenbeheerder. Doordat 98% van de containeroverslag in buitenlandse handen is, hebben de Nederlandse zeehavens steeds minder over de vrachtstromen te zeggen.

#### *Capaciteitstekort en interpretatie EU natuurregelgeving*

Als gevolg van het capaciteitstekort in de Nederlandse zeehavens (en met name in Rotterdam) is Nederland lading misgelopen. Rotterdam liep feitelijk tegen de grenzen van haar overslagcapaciteit aan. Dit terwijl tegelijkertijd het Antwerpse Deurganckdok geopend werd, waardoor er in die regio veel nieuwe overslagcapaciteit bijkwam en Antwerpen en Zeebrugge konden profiteren van de vraag ernaar. Om de toekomstige (lange termijn) capaciteitsbehoeften op te vangen, is uiteraard de aanleg van Maasvlakte 2 van belang, maar op korte termijn wenst het bedrijfsleven ook helderheid te krijgen over het al dan niet bouwen van de tweede zeesluis bij IJmuiden en de Westerschelde Container Terminal (WCT) in Vlissingen. De capaciteit van deze zeesluis is momenteel nog toereikend, maar voor de toekomstige ontwikkeling van maritieme stromen (waaronder containers) en het vestigingsbeleid van bedrijven is deze beslissing cruciaal.

Het bedrijfsleven ondervindt bovendien hinder van de interpretatie en toepassing van natuurregelgeving, die tot lange en soms ondoorzichtige procedures leidt. (Inter-)Nationale bedrijven geven te kennen niet te willen investeren in een onzekere situatie, die er in het slechtste geval toe kan leiden dat ze op een verkeerde locatie terecht zijn gekomen, als blijkt dat bepaalde noodzakelijke voorzieningen toch niet tot stand komen.

#### *Congestie*

De congestie bij zowel de terminals als in het achterlandvervoer vormt een grote bedreiging voor de Nederlandse zeehavens. Deze congestie speelt voornamelijk in Rotterdam en Amsterdam (zij het in mindere mate). De bereikbaarheid van de Rotterdamse haven is van groot belang voor Rotterdam en de rest van Nederland. De filedruk op de belangrijkste verkeersader, de A15, is echter groot. Daarom hebben het Havenbedrijf, Rijkswaterstaat en de gemeente en stadsregio Rotterdam 'De Verkeersonderneming' opgericht. De Verkeersonderneming moet de filedruk op en rond de A15 verminderen. Die uitdaging krijgt een extra dimensie omdat vanaf 2010 de verbreding van de A15 tussen Maasvlakte en Vaanplein van start gaat. Tijdens de bouwperiode staat de bereikbaarheid via de A15 nog zwaarder onder druk.

Ook het stimuleren van de 24-uurslogistiek draagt bij aan het verminderen van de congestie. Zeecontainervervoerders kunnen veelal in de nachturen hun containers niet bij de ontvangers aanbieden. Aanpassingen zoals het nachtelijk openstellen van een bewaakte parkeerplaats voor de deur waarop geladen containers gestald kunnen worden of ruimere openingstijden bij ontvangers zijn dus nodig. Daarom probeert terminaloperator ECT samen met ondermeer het Havenbedrijf Rotterdam en Amsterdam wegvervoerders te stimuleren de terminals vaker in de rustige nachtelijke uren aan te doen en zo de piektijden overdag te vermijden.

Om deze reden zijn ECT, de havenondernemersvereniging Deltalinqs en de Vereniging van Rotterdamse Terminal Operators (VRTO) in 2008 de havenbrede pilot 'nachtrijden' gestart waaraan ook verladers en vervoersorganisaties meedoen. Helaas is deze proef mede als gevolg van de economische crisis onlangs gestaakt, er bleek te weinig belangstelling vanuit het bedrijfsleven voor te zijn: grote verladers maken al steeds meer gebruik van de modaliteiten spoor en binnenvaart en kleine verladers blijken te weinig kracht te hebben om zich goed te organiseren. Wel worden er momenteel nieuwe initiatieven ontwikkeld om de congestieproblematiek te verminderen.

#### *Tekort aan juist geschoold personeel*

De afgelopen jaren was er een krapte op de arbeidsmarkt. Hierdoor was het voor alle sectoren lastig om aan goed personeel te komen. Door het 'stoffige' imago van de logistieke sector konden nautische bedrijven moeizaam aan juist geschoolde arbeidskrachten komen. Wervingscampagnes en imagoverbeteringen sorteerden resultaat, echter konden de problemen niet geheel oplossen. Pas sinds het uitbreken van de economische crisis is het tekort deels weggewerkt. Ook blijkt in de grote steden een mismatch te bestaan. De havens hebben behoefte aan personeel en in de steden heerst werkloosheid, vooral ook onder 'nieuwe Nederlanders', die van oudsher niets hebben met een haven, maar qua opleiding juist een goede match zouden vormen. Bij het weer aantrekken van de economie en de vergrijzing, zullen deze problemen zich blijven voordoen. Het is daarom juist nu van het grootste belang dat Nederland blijft werken aan imagoverbetering en het geven van bekendheid aan de sector logistiek. Met initiatieven als het 'Logistiek Topinstituut', de imagocampagne 'Nederland = Logistiek' en het 'Kennisakkoord Logistiek' zijn al belangrijke stappen in de goede richting gezet.

#### *Treinvervoer over zeer lange afstand komt in beeld*

De zeehavens van Europa en China hebben te kampen gehad met congestieproblemen. Daarbij verschuiven productiecentra steeds vaker naar het goedkopere West-China. Ook in Europa verschuift het economisch zwaartepunt, maar dan oostwaarts. Deze ontwikkelingen hebben de aanleiding gevormd voor bedrijven om te zoeken naar alternatieven voor het zeecontainervervoer tussen Europa en China. In de afgelopen tijd is er veelvuldig geëxperimenteerd met het inzetten van containertreinen op dit traject. Bij het opzetten van zo'n spoordienst moeten verschillende problemen worden overwonnen. Op dit ruim 10.000 kilometer lange traject worden verschillende landsgrenzen gepasseerd. Dit leidt tot douanecontroles en het overzetten van lading als gevolg van de verschillende spoorbreedtes bij de Chinees – Mongoolse en de Wit-Russische – Poolse grens. Overigens is ook spoorvervoer door Kazachstan en Oekraïne mogelijk. Ondanks bovenbeschreven problemen lijkt deze spoordienst concurrerend te kunnen zijn met het zeecontainervervoer, voornamelijk door de kortere doorlooptijd. De schaal van de transporten via spoor is echter van een andere orde dan de zeescheepvaart. Een trein kan zo'n 90 TEU vervoeren, terwijl de grootste containerschepen rond 12.000 TEU kunnen vervoeren.

### **5.4 Strategische keuzes cruciaal bij het vasthouden van leidende positie in Europa**

Het internationale speelveld met betrekking tot een optimale (en duurzame) supply chain verandert voortdurend. Marktpartijen maken strategische afwegingen voor hun vestigingsplaats en kiezen strategische partners, hetgeen onder andere leidt tot horizontale en verticale integratie in de supply chain. De huidige economische crisis kan dit speelveld nog een extra impuls geven om blijvend te veranderen. Ladingstromen zijn kleiner geworden en ladingpakketten worden geconsolideerd. Als gevolg van de economische crisis is de groei van de containeroverslag ook in de Nederlandse zeehavens afgenomen. Havens die ervoor

kunnen zorgen dat ladingpakketten aan hen gebonden blijven en de regie over de bundeling van de stromen wordt verkregen, hebben voordeel.

De Nederlandse zeehavens presteren in vergelijking met het buitenland niet slecht. Hamburg ondervindt bijvoorbeeld in verhouding met Rotterdam veel meer hinder van de economische crisis. Dat komt doordat Hamburg veel meer dan Rotterdam afhankelijk is van het containervervoer, het segment dat het zwaarst is getroffen. Daarbij drijft Hamburg op de Chinese import en de Duitse export, twee markten die sterk gebukt gaan onder de recessie. De Nederlandse zeehavens, maar ook Antwerpen zijn in dit opzicht beter bestand tegen de crisis, vanwege het multi-purpose karakter van deze havens. Een grote verscheidenheid in ladingsstromen spreidt de risico's. Rotterdam heeft de laatste jaren gekampt met capaciteitsproblemen in de haven. Ten gevolge van de crisis nemen de volumes enigszins af, waardoor dit capaciteitsprobleem tijdelijk minder nijpend is geworden. De grootste uitdagingen voor de Nederlandse zeehavens, maar zeker voor Rotterdam, zullen dan ook aan de landzijde liggen. Immers in de totale transportkosten in de supply chain nemen de havenkosten een relatief beperkt aandeel in. Achterlandverbinding en de kosten die hiermee gemoeid zijn, zijn een belangrijker factor in het geheel.

De 'sense of urgency' om als Nederland te blijven vernieuwen en tijdig in te spelen op veranderende marktomstandigheden is meer dan ooit noodzakelijk. De voorgaande hoofdstukken, samen met de in dit hoofdstuk genoemde kansen en bedreigingen resulteren in een aantal strategische keuzes en acties, die de toekomstige concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens versterken. Deze keuzes en acties worden onderstaand toegelicht binnen een drietal categorieën, zijnde Logistiek & Infrastructuur, Duurzaamheid & Innovatie, en Samenwerking.

### **Thema I: Logistiek & Infrastructuur**

*Keuze: De logistieke sector is één van de speerpunten van de Nederlandse politiek*

*Actie: Ontwikkel Logistiek Masterplan Nederland: integrale visie noodzakelijk*

Nederland ontbeert een logistiek masterplan: een integrale visie op de toekomstige ontwikkeling van logistiek, in het licht van het (toekomstig) sociaal en economisch belang van de sector. Het nog te formeren Strategisch Platform Logistiek (SPL, opvolger van de Commissie van Laarhoven) zal onder meer uitvoer en richting gaan geven aan een nieuw masterplan voor de Nederlandse logistiek, waarvan de contouren door de transportorganisaties in samenwerking met de EVO en TNO worden opgesteld. Hiermee onderstreept Nederland ook internationaal het belang van de logistieke sector door deze sector te benoemen als één van de speerpunten binnen haar kabinetsbeleid. Het SPL moet dienen als 'denktank voor de herformulering van de logistieke strategie voor Nederland' en moet verder 'nieuwe initiatieven op logistiek gebied' ontplooiën. Het platform zal daarnaast 'plannen presenteren hoe de benodigde middelen het best kunnen worden ingezet voor de meest doelmatige aanpak van de logistiek' in Nederland. Nederland heeft wel masterplannen, maar die zijn vaak regionaal georiënteerd, zoals 'Amsterdam Connecting Trade' (ACT) bij Schiphol vanuit 'Randstad Urgent' met als doel de meest innovatieve en duurzame vestigingslocatie ter wereld te worden voor logistieke en aanverwante ondernemingen en 'Pieken in Bereikbaarheid' met als centrale projectdoelstelling "het verbeteren van het internationale vestigingsklimaat in de Noordvleugel door het realiseren van overslaglocaties voor innovatieve vormen van containervervoer per binnenvaart, leidend tot een verbeterde bereikbaarheid van bedrijfsterreinen".

*Keuze: Nederlandse open economie vereist inzicht in toekomstige vervoersstromen*

*Actie: Stel nieuwe lange termijnprognoses op voor het internationale goederenvervoer*

Op de lange termijn (2020) wordt verwacht dat de containerstromen aanzienlijk zullen groeien ten opzichte van 2005. Deze groeiprognose komt voort uit de studie 'Welvaart en Leefomgeving' van het Centraal Planbureau die is uitgevoerd in 2006 en waarin vier toekomstscenario's zijn uitgewerkt. In december 2006 zijn de prognoses voor het containervervoer nog opgehoogd. De groei van de containeroverslag in de periode 2002-2020 varieert daarin van 3,5% tot 6,9%. Door de enorme impact van de huidige economische crisis op de wereldhandel (de containeroverslag in Rotterdam daalde het eerste kwartaal van 2009 met 15%) is er behoefte aan nieuwe lange termijnprognoses van het goederenvervoer, waarin ook de effecten van deze crisis zijn meegenomen.

*Keuze: Nederlandse overheid acteert als een daadkrachtige en duurzame partner*

*Actie: Versnel besluitvorming grootschalige infrastructurele projecten en faciliteer mogelijkheden voor investeerders*

Het is van het grootste belang juist in deze economisch lastige periode investeringsbeslissingen te nemen ten behoeve van een duurzame positie voor de toekomst, als "Gateway to Europe". Naast goede congestievrije infrastructuur dienen de nationale overheid en provincies gezamenlijk te zorgen voor plan- en besluitvorming om te komen tot voldoende en juist gepositioneerde multimodale inland terminals met aangrenzende logistieke bedrijventerreinen, een goed opgeleide en gemotiveerde arbeidsmarkt en medewerking van lagere overheden om de logistieke sector een extra impuls te geven. De rol van het faciliteren van transportinfrastructuur ligt in handen van de centrale overheid om zodoende een efficiënt transportnetwerk voor de B.V. Nederland te bewerkstelligen en versnippering in de besluitvorming te voorkomen.

Verladers, expediteurs en rederijen kiezen een haven veelal op basis van de kwaliteit van het achterlandvervoer, de efficiëntie en capaciteit van containeroverslag en de locatie van de zeehaven. Aangezien de locatie van de zeehaven vastligt, zou de overheid zich vooral moeten richten op het verbeteren van de 'voor- en achterlandverbindingen' en het faciliteren van de (container)capaciteit om de positie van de Nederlandse zeehavens uit te breiden.

De besluitvorming in Nederland is in de ogen van veel ondernemers en buitenlandse investeerders te traag en ondersteunt hen niet bij hun vestigingskeuze. Hierdoor kan transportlading verloren gaan aan buitenlandse zeehavens. Het Nederlandse bedrijfsleven eist krachtiger optreden van de overheid bij het nemen van beslissingen.

*Keuze: Multimodaliteit is de toekomst*

*Actie: Verbeter benutting bestaande infrastructuur in het achterland*

Om de toenemende vervoersstromen naar het achterland te verwerken zijn intermodale achterlandverbindingen cruciaal. Het wegvervoer heeft namelijk te lijden onder de congestie in de Randstad en de wachttijden bij de terminals. Het is daarom niet alleen het streven van de overheid om de verdeling tussen de modaliteiten verder te optimaliseren, het is absoluut noodzakelijk om de logistieke draaischijf van Noordwest-Europa te blijven. Doordat verladers, expediteurs en rederijen onder druk van consumenten steeds meer belang hechten aan betrouwbaarheid bij leveringen zullen in de toekomst goede achterlandverbindingen het verschil maken in de concurrentiestrijd tussen havens. Vandaar dat alle belanghebbenden moeten blijven investeren in de benutting van de reeds bestaande verbindingen. De aantrekkelijkheid van Nederland als vestigingsplaats dient minstens even goed te zijn als die van de ons omringende landen en zeehavens. Met de bouw van containertransferia en extended gates is Nederland op de goede weg, maar er moet meer gebeuren. De inlandterminals zitten bijvoorbeeld op de grens van hun capaciteit. Bij eventuele nieuwbouw

zouden de uitbreidingsplannen van de terminals en betere benutting van reeds bestaande infrastructuur moeten worden meegenomen. Ook nieuwe initiatieven en praktijkproeven om de congestieproblematiek op te lossen, blijven dringend noodzakelijk.

*Keuze: Profielverschillen  
Nederlandse zeehavens  
vragen een eigen identiteit*

*Actie: Zet in op nichemarkten in regionale havengebieden*

Regionale havens zijn zeer geschikt voor het leveren van specifieke service en kwaliteit en daarmee cruciaal voor nieuwe markten. Vandaar dat ze zich moeten onderscheiden door het leveren van een goede kwaliteit en service in bepaalde specifieke markten (niches) en innovatieve industrieën. Regionale havens moeten zich richten op zowel de vestigingsplaatsfunctie van de haven als de knooppuntfunctie omdat dit de meeste toegevoegde waarde oplevert. Om de risico's voor de betrokken partijen – zoals gemeenten en de provincie - te verkleinen, kan besloten worden om een haven om te vormen tot een overheids-NV (zoals bijvoorbeeld op dit moment wordt uitgewerkt voor Groningen Seaports). Gemeenten en provincie blijven aandeelhouder, maar hebben de optie om andere aandeelhouders toe te laten, net zoals Havenbedrijf Rotterdam het Rijk toeliet om de Maasvlakte 2 mogelijk te maken.

*Keuze: Duurzame logistiek  
versterkt de toekomstige  
concurrentiepositie van  
Nederland*

*Thema II: Duurzaamheid & Innovatie*

*Actie: Faciliteer de ontwikkeling van duurzame supply chains*

Voor Nederland bestaan kansen in duurzame logistiek en multimodaal goederenvervoer. De zeehavens kunnen hierin een belangrijke rol vervullen. Zij kunnen zich profileren als haven met mogelijkheden voor duurzaam achterlandvervoer en een gunstige modal split. Ook in Nederland gevestigde bedrijven krijgen steeds meer oog voor de groene supply chain. Over het algemeen vormen de kosten niet het grootste probleem bij invoering van een groene supply chain, maar het ontbreken van kennis hieromtrent. Voor het gedeelte van de supply chain, dat gerelateerd is aan de zeehavens zouden de centrale overheid en de Nederlandse zeehavens het voortouw kunnen nemen, zoals Rotterdam dat thans al doet met Maasvlakte 2 en het 'Rotterdam Climate Initiative'. Hierbij zou de focus niet alleen op het achterland, het laatste deel van de supply chain moeten liggen, maar ook aan de 'voorkant' (deep sea vervoer): een groene supply chain begint bij de winning van grondstoffen, en eindigt via de productie en logistieke functies bij de consumptie.

*Keuze: Nederland kiest voor  
hoogwaardig logistiek  
imago*

*Actie: Faciliteer innovaties en benut logistieke expertise*

Op logistiek gebied is er veel kennis bij Nederlandse bedrijven. Door de open economie heeft Nederland specialisten op het gebied van logistieke procesbeheersing. Grote verladers krijgen meer en meer behoefte aan nieuwe supply chain competenties. Nederland kan hierop inspelen door bijvoorbeeld een omgeving te creëren, waarin bedrijven graag hun 'competence centers' willen vestigen. In dit opzicht is Nederland op de juiste weg met de vestiging van het Logistiek Topinstituut (Dutch Institute for Advanced Logistics (Dinalog)) in Breda waarin universiteiten, hogescholen en andere kennisinstellingen en het bedrijfsleven elkaar ontmoeten. In het verlengde daarvan faciliteert het Topinstituut de kruisbestuiving tussen onderzoeksinstituten en bedrijven in de logistieke sector, waardoor innovaties snel hun weg naar de markt kunnen vinden. Het instituut faciliteert vanuit haar expertise dé plek waar regiecentres – centrale punten waar ketens en netwerken van meerdere bedrijven worden aangestuurd – kunnen ontstaan. De Nederlandse zeehavens en hun achterlandverbindingen die in de 'achtertuin' liggen van dit Topinstituut, zouden optimaal van deze innovaties moeten kunnen profiteren met als resultaat dat zij hun internationale positie in de gehele supply chain kunnen versterken.



*Keuze: Nederlandse logistieke sector dient grensverleggend te regisseren*

### **Thema III: Samenwerking**

*Actie: Voer regie over (Europese) multimodale netwerken en creëer toegevoegde waarde*

Er liggen kansen voor Nederland om ketenregie- en configuratieactiviteiten aan te trekken. De sterke wereldwijde groei van de goederenstromen, de toenemende individuele wensen en eisen van de consument en de behoefte aan meer duurzame logistieke *activiteiten* zorgen voor een toename van de complexiteit en dynamiek in supply chains en het ontstaan van flexibele netwerken. De huidige ketengedachte (rechtlijnig, eenduidig en volgtijdig) is niet meer toereikend. Er ontstaat steeds meer behoefte om te werken vanuit een 'netwerkbenadering' van aanvoer tot en met het achterland, waarin productielocaties, toeleveranciers, vervoersmodaliteiten en –systemen flexibel inzetbaar zijn en naadloos op elkaar aansluiten. Dit heeft gevolgen voor alle partijen in de traditionele maritieme keten. Rederijen zullen bijvoorbeeld veel meer de samenwerking met achterlandvervoerders moeten aangaan. Ook havenautoriteiten moeten breder gaan kijken dan alleen naar hun eigen haven. Het combineren van goederenstromen met andere havens in het achterlandvervoer is bijvoorbeeld onderdeel hiervan. Een positief kritische houding ten opzichte van de spelers binnen de samenwerkingsverbanden en tegelijkertijd vertrouwen en transparantie in het netwerk zijn voorwaarde. Verschillende partijen uit de keten moeten eerder en vaker informatie met elkaar delen, zodat efficiënter kan worden gepland. Een systeem als Portbase, uniek in de Hamburg Le Havre-range, kan hierbij helpen. Voor Nederland is het belangrijk om de regie in deze netwerkbenadering actief te voeren. De partijen die de regierol op zich kunnen nemen zijn onder andere havenbeheerders, terminal operators, rederijen en logistieke dienstverleners.

Het Nederlandse bedrijfsleven zou een grote rol kunnen gaan spelen als internationale regisseur op het gebied van beheersing van informatiestromen, kennis van douaneprocessen en financiële diensten. Nederland heeft op deze gebieden een goede reputatie opgebouwd en kan dit uitnutten in opkomende producerende regio's, maar ook in bijvoorbeeld Oost-Europese havens. Wanneer vanuit een SCM-perspectief<sup>2</sup> gekeken wordt, kan Nederland zijn logistieke kennis inzetten in die havens waar relatief veel groeipotentie is, maar tot op heden nog relatief weinig logistieke kennis aanwezig is. Nederland zou kennis – in de vorm van menselijk kapitaal – kunnen inbrengen en over kunnen dragen. De haven van Rotterdam, PORint, is hier al actief mee bezig, de andere Nederlandse zeehavens zouden dit voorbeeld moeten volgen. Hierdoor zou Nederland de regie kunnen voeren over stromen die mogelijk in de toekomst gaan afbuigen naar Zuid- en Oost-Europa in plaats van door te varen naar de Hamburg Le Havre-range.

De ontwikkeling van ketenregie- en configuratieactiviteiten kan een belangrijke maatschappelijke bijdrage leveren door de hoge toegevoegde waarde (bijna twee keer hoger dan gemiddelde arbeidsproductiviteit) en positieve milieu- en bereikbaarheidseffecten.

*Keuze: Alle modaliteiten moeten individueel en gezamenlijk tot aanzienlijke systeemverbeteringen komen*

*Actie: Organiseer de samenwerking binnen en tussen transportmodaliteiten*

Het aanleggen van infrastructuur alleen leidt niet direct tot positieverbetering; gezamenlijke actie van relevante spelers in de transportketen is nodig om schaalvoordelen te behalen. De organisatie en inzet van bijvoorbeeld de binnenvaart en de havenspoorlijn behoeven dringend verbeteringen. Met name de modaliteiten zelf moeten stappen zetten om te komen tot intermodale sturing. Flexibiliteit en goede netwerken van laad-, los-, op- en overslagfaciliteiten zijn cruciaal.

<sup>2</sup> SCM = Supply Chain Management oftewel integraal ketenbeheer

De vervoersprestaties in de binnenvaart kunnen bevorderd worden, wanneer er beter wordt gepland. Inzet van intelligent agents en dynamische planning kunnen bijdragen aan efficiënte planning voor laden/lossen en leiden tot economisch varen. Een andere mogelijkheid is het creëren van een binnenvaarthub in de zeehaven. Momenteel is versnippering (grote spreiding van containers over de diverse terminals) van containers bestemd voor de binnenvaart een probleem. Door het opzetten van een binnenvaarthub op de zeehaven met de meeste binnenvaartcalls en aan- en afvoer per vrachtwagen van en naar de andere terminals kan de efficiëntie worden verbeterd. Hiermee wordt momenteel in Shanghai en Hong Kong geëxperimenteerd.

Goede exploitatie van de havenspoorlijn, een duidelijke regie en intrede van nieuwe logistieke concepten kan het spoorvervoer verder op de kaart zetten.

*Keuze: Krachtiger positionering van de Nederlandse zeehavens noodzakelijk*

*Actie: Intensiveer samenwerking met andere zeehavens in binnen- en buitenland*

Globalisering heeft de wereld 'kleiner' gemaakt. Door schaalvergroting in de scheepvaart is de piekbelasting bij terminals en in het achterland gestegen. Om ook in de toekomst de toenemende containerstromen goed te verwerken, is het belangrijk dat havens gaan samenwerken. Nationale samenwerking komt wel tot stand, zie de gezamenlijke participatie van de havens van Rotterdam en Amsterdam in Keyrail en Portbase, maar gaat nog niet ver genoeg. Intensivering van dergelijke samenwerking kan in een later stadium uitmonden in het uitwisselen van schepen in geval van congestie, om zodoende de doorstroming te bevorderen. Ook bundeling van vaargebieden kan op termijn een positieve bijdrage leveren.

Ook bij de internationale presentatie is samenwerking van de havens belangrijk. Alleen een verdergaande vervlechting van de Nederlandse zeehavens kan de overslag van goederen via Nederland op de lange termijn borgen. Havenautoriteiten zouden moeten inzetten op het verbeteren van de relaties met verladers, expediteurs en rederijen. Dit zijn namelijk de partijen die de macht in de keten hebben. Ook het aanhalen van de banden met (opkomende economische grootheden zoals) China, Rusland, India en Brazilië kan in de toekomst tot extra ladingstromen leiden. Door middel van initiatieven als 'Holland Ports', dat informatie in de Engelse en Chinese taal verstrekt en doorlinkt naar de websites van de individuele havens, hebben de havenautoriteiten een stap in de goede richting gezet, maar dit kan nog veel beter.

Een door de Erasmus Universiteit Rotterdam uitgevoerde studie naar de havenkeuze van verladers en vervoerders in Oostenrijk heeft uitgewezen dat deze partijen meer onderscheid maken in hun waardering van havenregio's (bijvoorbeeld de regio Antwerpen – Rotterdam) als geheel dan tussen individuele havens. Dit zou een argument kunnen zijn om op termijn zelfs de samenwerking op te zoeken met de haven van Antwerpen (Rijn-Schelde Delta), om zodoende samen de concurrentiestrijd aan te gaan met andere havenregio's.

*Keuze: Nederlandse zeehavens gebaat bij 'level playing field' binnen Europa*

*Actie: Zet druk op juridisch en financieel level playing field én benut Europese beleidsruimte*

Tot slot wordt van de overheid verwacht dat ze in Europa druk blijft zetten om te komen tot een zowel juridisch als financieel 'level-playing-field' en duidelijke richtlijnen voor staatsteun aan havens. Het ontbreken van deze regels leidt tot oneerlijke concurrentie tussen EU-havens die wel staatsteun ontvangen en havens die geen steun ontvangen.

In de tabel op pagina 6 worden de elf genoemde strategische keuzes en acties samengevat die van belang zijn voor de toekomst van de Nederlandse zeehavens, ingedeeld naar thema:

- Logistiek en infrastructuur
- Duurzaamheid en innovatie
- Samenwerking

#### Tot slot

Alleen als Nederland continu investeert in netwerken, achterlandverbindingen, samenwerkingsverbanden, innovaties en multimodale transportmogelijkheden zullen de geografische ligging, de infrastructuur en het kennisniveau ervoor zorgen dat Nederland ook in de toekomst de logistieke draaischijf van Noordwest-Europa blijft en de vele geboden kansen benut worden.

Samenwerking, delen van kennis, transparantie en innovatie zijn noodzakelijk om de internationale netwerkrol in Nederland te verankeren en stromen fysiek en virtueel blijvend aan Nederland te verbinden. Samenwerking tussen marktpartijen onderling en met kennisinstellingen om nieuwe supply chain concepten te bedenken en toe te passen. De overheid heeft een belangrijke faciliterende rol bij het realiseren van goede vestigingsfactoren zoals een gunstig fiscaal klimaat voor bedrijven en werknemers en een aantrekkelijke leefomgeving, verbeteren van het onderwijs en de aansluiting op het bedrijfsleven, en bij het verminderen van de regeldruk. Bedrijfsleven, kennis- en onderwijsinstellingen en overheden dienen hierbij gezamenlijk op te trekken, het Strategisch Platform Logistiek vervult hierin een belangrijke initiërende rol.

Nederland ademt logistiek, de zeehavens zijn, samen met de luchthavens, in het logistieke proces fysiek als eerste betrokken. Keuzemogelijkheden zijn divers, schaarste vereist het stellen van prioriteiten, waarbij de focus moet liggen bij het faciliteren van de *gehele supply chain en de bijbehorende processen en ondersteunende diensten*. Dat biedt ons de toekomst tot verdere uitbouw van een gezonde en duurzame logistieke sector, die daarmee een substantiële bijdrage levert aan de Nederlandse economie.

## Bijlage A: Zeehavens naar havenregio

Havenregio	Zeehavens	Zeehavengemeentes en -locaties
Noordelijke Zeehavens	Delfzijl Eemshaven Harlingen Den Helder	Delfzijl Eemshaven Harlingen Den Helder
Noordzeekanaalgebied	Amsterdam Beverwijk Velsen/IJmuiden Zaanstad	Amsterdam Beverwijk Velsen/IJmuiden Zaanstad
Rijn- en Maasmond	Dordrecht Moerdijk Scheveningen Drechtsteden  Rotterdam Schiedam Vlaardingen Maassluis Overig Rijnmond	Dordrecht Moerdijk Scheveningen Alblasserdam, Gorinchem, Hardinxveld-Giessendam, Hendrik- Ido-Ambacht, Nieuw Lekkerland, Papendrecht, Sliedrecht, Zwijndrecht Rotterdam Schiedam Vlaardingen Maassluis Albrandswaard, Barendrecht, Capelle aan den IJssel, Krimpen aan de IJssel, Ridderkerk, Rozenburg, Spijkenisse
Scheldebekken	Vlissingen Terneuzen	Vlissingen, Borsele Terneuzen

Bron: Havenmonitor 2006, bewerkt NEA

## Bijlage B: Top 20 containerhavens van de wereld (in x 1.000 TEU)

NR	Haven	Land	2008
1	Singapore	Singapore	29.918
2	Sjanghai <sup>21</sup>	China	28.010
3	Hongkong	China	24.494
4	Shenzhen	China	21.420
5	Busan	Zuid-Korea	13.425
6	Dubai Ports	Verenigde Arabische Emiraten	11.827
7	Guangzhou	China	11.200
8	Zhoushan/Ningbo	China	10.920
9	Rotterdam	Nederland	10.784
10	Qingdao	China	10.020
11	Hamburg	Duitsland	9.737
12	Kaohsiung	Taiwan	9.677
13	Antwerpen	België	8.663
14	Tianjin	China	8.500
15	Los Angeles	Verenigde Staten	8.081
16	Port Klang	Maleisië	7.970
17	Long Beach	Verenigde Staten	6.488
18	Tanjung Pelepas	Maleisië	5.600
19	Bremen	Duitsland	5.529
20	New York/New Jersey	Verenigde Staten	5.236

Bron: Port of Rotterdam

<sup>21</sup> Inclusief binnenvaart

### Bijlage C: Containerstromen Rotterdam naar vaargebied in 2007 (in TEU 's)

Vaargebied	Totaal	Aanvoer	Afvoer
Europa	3.984.891	1.902.489	2.082.402
Verenigd Koninkrijk	1.391.645	665.217	726.428
Ierland	657.210	333.469	323.741
Rusland	352.317	183.601	168.716
Spanje	281.371	114.640	166.731
Finland	224.586	117.054	107.532
Overig Europa	1.077.762	488.508	589.254
Afrika	249.290	127.212	122.078
Zuid-Afrika	121.643	69.094	52.549
Overig Afrika	127.647	58.118	69.529
Amerika	1.683.366	963.014	720.352
Verenigde Staten	845.994	447.430	398.564
Brazilië	289.627	158.988	130.639
Canada	90.013	47.800	42.213
Overig Amerika	457.732	308.796	148.936
Azië	4.844.509	2.540.953	2.303.556
China	2.060.289	1.178.113	882.176
Singapore	604.670	329.522	275.148
Hong Kong	534.790	240.646	294.144
Maleisië	379.823	196.896	182.927
Japan	297.116	157.530	139.586
Zuid Korea	252.375	118.626	133.749
Taiwan	228.088	116.570	111.518
Overig Azië	487.358	203.050	284.308
Oceanië	50.645	21.005	29.640
<b>Totaal</b>	<b>10.812.701</b>	<b>5.554.673</b>	<b>5.258.028</b>

Bron: Port of Rotterdam

# Namenlijst geïnterviewden

- Adidas Group W. van Aalst
- Amports W. Ruijgh
- Archicom R.J. Martens
- Belastingdienst/Douane West F.E. van Zoeren
- Broekman Logistics M.P. Schaap
- ECT W.A. van Dijk
- FENEX Mevrouw E.M.C. Slappendel
- Groningen Seaports J. Stokroos
- Harlingen Seaport J. van den Ende
- Heineken Nederland Supply H. Werkman
- Heineken Nederland Supply C. Richardson
- H.T.S. Intermodaal BV T. de Greef
- Nationale Havenraad O.C. Rosier
- Port of Amsterdam K.J. Overtoom
- Port of Amsterdam M.M. Boelen
- Port of Rotterdam A.E. Willeumier
- Randstad Nederland bv A. van Pelt
- Zeeland Seaports D.L. Moolenburgh
- Zeeland Seaports P.M. Geertse

# Literatuurlijst

## Rapporten

- A supply chain approach for containers in the port of Rotterdam: three worked out examples, J.J.A. Gaarlandt, april 2007
- Beleidsbrief duurzame zeehavens, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, 2008
- De logistieke vastgoedmarkt in Nederland: Kritische succesfactoren voor beleggen in Nederlands logistiek vastgoed, Amsterdam School of Real Estate, juli 2007
- Economische betekenis van Nederlandse zeehavens: Havenmonitor 2006, Buck Consultants International & RebelGroup, 2008
- European Distribution Report 2006, Cushman & Wakefield, Healey & Baker, Londen, 2006
- FENEX Jaarverslag 2008
- Gelijkwaardige concurrentie binnen Europese regelgeving, Jaarverslag 2008 Nationale Havenraad, april 2009
- Industrial & Logistics Property in the Future: a Pan-European Perspective, CB Richard Ellis, London, 2006
- Logistiek en supply chains: innovatieprogramma, Commissie Van Laarhoven, april 2009
- Logistiek en supply chains: visie en ambitie voor Nederland, Commissie Van Laarhoven, mei 2008
- Maasvlakte 2 special 2007, ABN AMRO
- Maasvlakte 2 special 2008, ABN AMRO
- Marktpositie van de Westerschelde Container Terminal (WCT) in samenhang met de Verbrugge Container Terminal (VCT), MTBS & RebelGroup, Rotterdam, 2007
- Onderzoek effecten ontwikkeling containerstromen op de Randstad, NEA, Zoetermeer, 2008
- Pieken in bereikbaarheid: bedrijventerreinen in de Noordvleugel aansluiten op containerbinnenvaart, Ministerie van Economische Zaken, Den Haag, 2008
- Slimme haven: Havenvisie gemeente Amsterdam 2008 – 2020, Gemeente Amsterdam, november 2008
- Straube, Frank; Borkowski, Stefan, Global Logistics 2015+ - How the world's leading companies turn their logistics flexible, green and global and how this affects logistics service providers, Berlin, 2008
- Survey of the container port development in Germany, ISL, 2007
- Varen voor een vitale economie: een veilige en duurzame binnenvaart, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, 2007
- Water als economische drager, provincie Noord-Holland, Haarlem
- Zeehavens als draaischijven naar duurzaamheid, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, 2008

## Artikelen

- 2008 Supply Chain Monitor: "How mature is the Green Supply Chain?", BearingPoint Management & Technology Consultants, 2008
- Aanpassing WLO scenario's voor het containervervoer, CPB Memorandum, Centraal Planbureau in samenwerking met Adviesdienst Verkeer en Vervoer en Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid, december 2006, Den Haag
- AEO status voorkomt extra douane rompslomp, vakblad Logistiek, december 2007
- Band havens Rotterdam en Amsterdam inniger, vakblad Logistiek, januari 2009
- Bavaria anno 2015: Multimodaal ondernemen met lef, vakblad EVO Logistiek, december 2008
- Blijft Nederland spil in Europese Logistiek? vakblad Logistiek, maart 2009
- Concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens, Ubbels, Dr. B.J., Basis, nr. 3 2007
- Container Intelligence Monthly, Clarkson, Juni 2009, Londen
- Coordination in Hinterland Transport Chains: A Major Challenge for the Seaport Community, Horst, M. van der en de Langen, P.W, Maritime Economics and Logistics, vol. 10, 2008, p. 108-129
- De haven van Koper; steeds meer een goed alternatief, www.agf.nl, februari 2009
- Deze haven is niet gebouwd op drijfzand, Nieuwsblad Transport, mei 2009
- Douaneregels gaan veranderen, maar waarom? vakblad Logistiek, maart 2007
- ECT start proef nachtafhandeling wegvervoer, Nieuwsblad Transport, mei 2008
- Euro ports crash in Q4 08, Containerisation International, maart 2009
- Flyer FENEX actief in Brancheprogramma 'Nederland Digitaal in Verbinding', mei 2009
- Grote containerschepen nemen Kaaprouten, Nieuwsblad Transport, januari 2009
- Harlingen Seaport heeft last van crisis, Weekblad Schuttevaer, februari 2009
- HbR verdubbelt capaciteit Wanssum, Nieuwsblad Transport, 6 mei 2009
- Het toenemende belang van wederuitvoer in de Nederlandse handel, Economisch Statistische Berichten, november 2005
- Kamer wil snel tweede zeesluis, Het Parool – Binnenland, 2 april 2009
- Milieu in de scheepvaart: Internationaal versus continentaal, vakblad EVO Logistiek, december 2008
- Ondanks crisis het schip in, Nieuwsblad Transport, februari 2009
- Port competition and selection in contestable hinterlands; the case of Austria, De Langen, P.W, EJTI, vol. 7, 2007, P. 1 – 14
- Port selection factors by shipping lines: Different perspectives between trunk liners and feeder service providers, Chang, Y.T. Lee, S.Y, Tongzon, J.L, Marine Policy vol. 32, 2008, p. 877-885
- Rotterdam klaar voor investeren in Duitsland, Nieuwsblad Transport, 6 mei 2009
- Spoilt for choice, Containerisation International, februari 2009
- Steeds meer schepen mijden Suezkanaal, Weekblad Schuttevaer, februari 2009
- Syntens presentatie, Digitaal samenwerken in de keten. Verbeterde en efficiëntere organisatie van informatiestromen, april 2009
- The Netherlands: Favourable Tax Environment, NDH/HIDC, 2008
- The port of Hamburg Supplement, Containerisation International, mei 2009
- Terminal Handling Charges in Europa na het kartel, vakblad EVO Logistiek, november 2008
- Uw bedrijf wint met AEO-certificaat: handleiding voor meer veiligheid, kostenreductie, tijdwinst én hogere klantentevredenheid, VBO, Brussel, 2008
- Verkoop Havenbedrijf voor tweede zeesluis, Het Parool – Economie, 3 april 2009



## Websites

- [www.axs-alpha.com](http://www.axs-alpha.com)
- [www.bereikbaaroverwater.nl](http://www.bereikbaaroverwater.nl)
- [www.bremen-ports.de](http://www.bremen-ports.de)
- [www.cbs.nl](http://www.cbs.nl)
- [www.containertransferium.com](http://www.containertransferium.com)
- [www.duurzaamnieuws.nl](http://www.duurzaamnieuws.nl)
- [www.fenex.nl](http://www.fenex.nl)
- [www.groningen-seaports.com](http://www.groningen-seaports.com)
- [www.hafen-hamburg.de](http://www.hafen-hamburg.de)
- [www.harlingenseaports.nl](http://www.harlingenseaports.nl)
- [www.havenraad.nl](http://www.havenraad.nl)
- [www.havre-port.fr](http://www.havre-port.fr)
- [www.hcinnovations.nl](http://www.hcinnovations.nl)
- [www.imf.org](http://www.imf.org)
- <http://lievense.magproductions.nl>
- [www.luka-kp.si](http://www.luka-kp.si)
- [www.maasvlakte2.com](http://www.maasvlakte2.com)
- [www.nieuwsbladtransport.nl](http://www.nieuwsbladtransport.nl)
- [www.ndl.nl](http://www.ndl.nl)
- [www.nom.nl](http://www.nom.nl)
- [www.portofamsterdam.nl](http://www.portofamsterdam.nl)
- [www.portofantwerp.be](http://www.portofantwerp.be)
- [www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com)
- [www.rotterdamclimateinitiative.nl](http://www.rotterdamclimateinitiative.nl)
- [www.verkeerenwaterstaat.nl](http://www.verkeerenwaterstaat.nl)
- [www.vrom.nl](http://www.vrom.nl)
- [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org)
- [www.zeebruggeport.be](http://www.zeebruggeport.be)
- [www.zeeland-seaports.com](http://www.zeeland-seaports.com)

# Colofon

Dit rapport is een uitgave van ABN AMRO. Het rapport is geschreven door NEA in opdracht van ABN AMRO Sector Advisory.

## Auteurs ABN AMRO Sector Research

- Valentina Ivan
- Casper Burgering

## Auteurs NEA

- Françoise van den Broek
- Rudy Groen
- Sander van der Meulen

## Commercieel contact

- ABN AMRO Sector Advisory  
Bart Banning, sector banker Transport & Logistiek  
bart.banning@nl.abnamro.com, telefoon 020 343 64 87

## Distributie

- ABN AMRO Sector Advisory  
Claire Bos, marketeer  
claire.bos@nl.abnamro.com, telefoon 020 344 02 88

De digitale versie van deze uitgave met bijlagen kunt u vinden op [www.abnamro.nl/transportenlogistiek](http://www.abnamro.nl/transportenlogistiek).

## Disclaimer

De in deze publicatie neergelegde opvattingen zijn gebaseerd op door ABN AMRO betrouwbaar geachte gegevens en informatie, die op zorgvuldige wijze in onze analyses en prognoses zijn verwerkt. Noch NEA, noch ABN AMRO of functionarissen van de bank kunnen aansprakelijk worden gesteld voor in deze publicatie eventueel aanwezige onjuistheden. De weergegeven opvattingen en prognoses houden niet meer in dan onze eigen visie en kunnen zonder nadere aankondiging worden gewijzigd.

© ABN AMRO, september 2009

Deze publicatie is alleen bedoeld voor eigen gebruik. Het gebruik van tekstdelen en/of cijfers is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Verveelvoudiging en/of openbaarmaking van deze publicatie is niet toegestaan, behalve indien hiervoor schriftelijk toestemming is gekregen van ABN AMRO.

De teksten zijn afgesloten op 1 september 2009.