

Reisjes langs de Rijn

Dagelijks worden in Nederland duizenden tonnen goederen overgeslagen. Rotterdam neemt daarvan het grootste gedeelte voor zijn rekening. Slechts een klein deel van de zeeschepen die Rotterdam aandoen behoort aan een Nederlandse onderneming. Het vervoer naar het achterland daarentegen is voor zeventig procent in Nederlandse handen.

Eén op de dertig bedrijven in Nederland heeft te maken met transport, opslag en communicatie. Deze 3,5 procent van de bedrijven zijn goed voor bijna zeven procent van de werkzame personen en dragen eveneens zeven procent aan het nationaal inkomen bij.

Unieke verbindingen

Voor het internationaal transport beschikt Nederland over een uitgebreid wegennet. De verbindingen over water met het achterland – via de Rijn tot aan de Zwarte Zee – zijn uniek. Schiphol is, zoals bekend, één van de belangrijkste luchthavens van Europa. En dan is er nog de grootste zeehaven van de wereld.

In 1998 meerden meer dan 41duizend schepen in Nederland af om vracht te laden of te lossen. Rotterdam beschikt over een vaargeul – de Eurogeul – van 74 voet diep. Deze vaargeul zorgt ervoor, dat ook de grootste zeeschepen naar Rotterdam kunnen komen om te lossen. Meestal lossen deze grote schepen op de Maasvlakte. Van hieruit brengen bijvoorbeeld kleinere zeeschepen (de zogeheten *feeders*schepen) de goederen naar havens met een geringere diepgang in West-Europa.

Klein aandeel zeevaart

Momenteel varen er iets meer dan 500 schepen onder Nederlandse vlag. Enkele jaren geleden was dit nog minder. Dat wil

echter niet zeggen dat maar weinig Nederlanders bij zee-transport zijn betrokken. Veel schepen zijn wel in Nederlands beheer, maar varen onder goedkopere vlaggen, zoals die van Panama en Antigua.

Dit is ook te zien aan het Nederlandse aandeel in de verschillende vervoersstromen. In 1998 had het goederenvervoer van en naar Nederland een omvang van 815 miljoen ton. De helft daarvan ging per zeeschip. In deze zeevaart hadden Nederlandse ondernemers echter slechts een aandeel van krap vijf procent. In de overige vervoersvormen daarentegen – per binnenschip, over weg of spoor, door de lucht of via een pijpleiding – was het Nederlandse aandeel zeventig procent. Het vervoer per spoor en pijpleiding was geheel in Nederlandse handen. Van de binnenvaart – goed voor bijna een kwart van het totale internationale vrachtvervoer – was bijna tweederde voor rekening van Nederlandse ondernemingen.

Naar het achterland

Bij de keuze voor de vervoerswijze speelt een aantal factoren een rol. Zo zullen vooral voedingsmiddelen vanwege de houdbaarheid over de weg of zelfs door de lucht worden vervoerd. Bij bulkgoederen zoals zand, grind, ijzererts, steenkool en aardolie mag het vervoer wel wat langer duren. Dan valt de keuze mede

vanwege de grote capaciteit op het binnenschip. Het spoorvervoer ligt wat snelheid betreft ergens tussen beide in. De uiteindelijke bestemming wordt veelal over de weg bereikt.

Niet alleen versheid, maar ook de waarde van de goederen speelt mee bij de keuze van de vervoerswijze. Zo worden hoogwaardige producten veelal door de lucht vervoerd en gaan laagwaardige goederen per binnenschip naar hun bestemming.

In het vrachtvervoer vanuit Zuid-Holland naar Duitsland is dat goed te zien. In 1998 werd vanuit Nederland 107 miljoen ton goederen naar Duitsland getransporteerd. Daarvan ging drie procent per zeeschip, vier procent over het spoor en zeven procent per vrachtwagen. Pijpleidingen hadden een aandeel van 24 procent, bijna tweemaal zoveel als zeeschip, trein en vrachtwagen samen. Maar het leeuwendeel van de goederen, 62 procent, ging per binnenschip naar Duitsland.

Van de vracht naar Duitsland maken erts en metaalresiduen meer dan een derde uit. Het transport van deze erts gebeurt voor 85 procent per binnenschip. Aardolie en aardolieproducten gaan voor meer dan de helft via de pijpleiding en voor ruim veertig procent per binnenschip. Pijpleidingen transporteren ook zeventig procent van de chemische producten.

Alleen levende dieren en landbouwproducten worden vooral over de weg vervoerd. Bij deze producten speelt het snelheids criterium een flinke rol. De trein daarentegen heeft alleen bij het vervoer van erts nog enig aandeel, al blijft dit onder de drie procent. Van de overige soorten vracht gaat minder dan één procent per trein naar Duitsland.

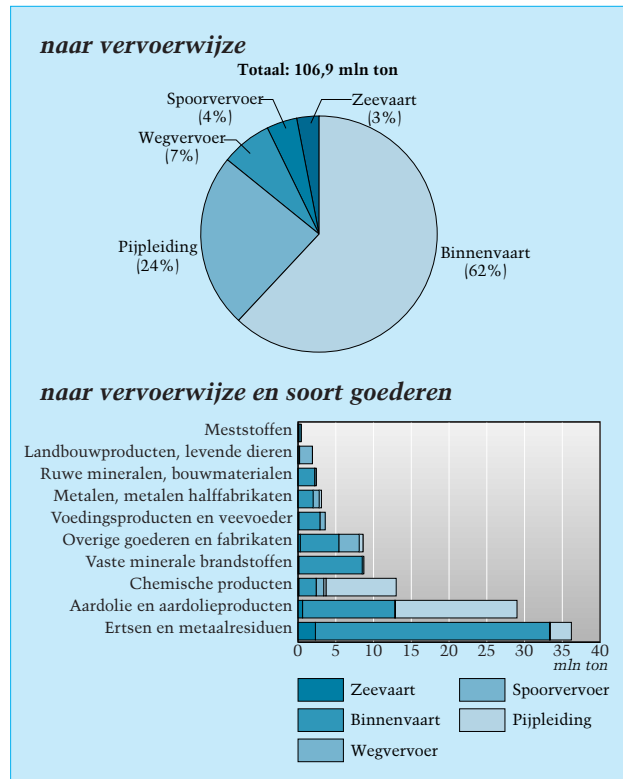
Zes miljoen containers

Ongeveer 35 jaar geleden liep het eerste containerschip de Rotterdamse haven binnen. De voordelen van de container werden snel duidelijk en de stroom containers nam in hoog tempo toe. Containers hebben namelijk slechts enkele eenheidsmaten. Er zijn containers van 20, 30 en 40 voet lengte. De breedte en hoogte zijn steeds hetzelfde. Dit gebruik van standaardafmetingen maakt het mogelijk om op relatief snelle en eenvoudige wijze de containers over te laden van zeeschip op binnenschip, spoor of vrachtwagen of andersom.

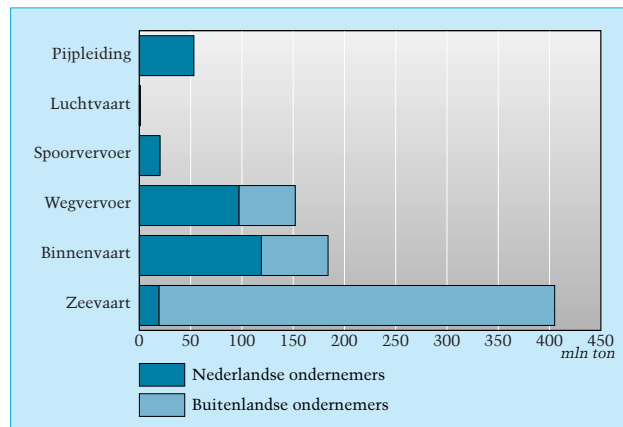
Inmiddels wordt in Nederland jaarlijks het equivalent van rond de drie miljoen 20-voetscontainers gelost en net zo veel geladen. In West-Europa zijn Hamburg en Antwerpen op het gebied van containervervoer de grootste concurrenten van Rotterdam. Zowel Hamburg als Antwerpen zijn echter op dit terrein slechts half zo groot als Rotterdam. Andere grote Europese containerhavens als Bremen, Le Havre en Zeebrugge verwerken hooguit een derde van het Rotterdamse aantal containers.

Marly Odekerken-Smeets

Goederenvervoer van Zuid-Holland naar Duitsland, 1998



Internationaal goederenvervoer naar vervoerder, 1998



Containervervoer in zes grootste Europese havens, 1998

