

De vervoerder van Europa

Jaarlijks komt rond de 300 miljoen ton goederen over zee naar ons land. Bijna tweederde daarvan bestaat uit de bulkgoederen kolen, erts en aardolie. Het merendeel vindt zijn weg naar het achterland.

De unieke ligging in Noordwest-Europa, aan zee en aan de mond van grote rivieren heeft Nederland gemaakt tot 'de poort naar Europa'. De goederen die in de Nederlandse havens worden overgeslagen, gaan in bulk en containers via de binnenvaart en in containers via de weg en het spoor verder Europa in.

Rotterdam dominant

De zeehavens van Nederland, België, Duitsland, Frankrijk en Italië waren de belangrijkste van de Europese Economische Gemeenschap en zijn dit nog steeds. Voornamelijk door de verschillen in het achterland hebben zij zich allemaal anders ontwikkeld. Door de ligging aan zee en de goede bereikbaarheid van een groot achterland hebben de Nederlandse havens een voorsprong op de andere havens in Europa. Rotterdam en Amsterdam waren voorbestemd de toegangspoort voor een flink deel van Noordwest-Europa te worden. Dominant binnen de groep Nederlandse havens is Rotterdam.

Alpenbarrière

De havens aan de Middellandse Zee en de Atlantische Oceaan ontberen deze geografische voordelen. Marseille en Genua bijvoorbeeld liggen ver verwijderd van het industriële zwaartepunt van West-Europa. De bereikbaarheid van deze industrie centra wordt bovendien belemmerd door de Alpenbarrière. Het achterland van deze beide havens is daarom beperkt tot het eigen nationale gebied. Dat geldt eveneens voor de Franse havens aan de westkust. Duinkerken, Rouan en Nantes hebben in het gebied van Parijs en omgeving wel een belangrijk achterland.

Containerschepen

Niet alleen met de overslag van bulkgoederen wordt het brood in de Nederlandse havens verdiend. Alles wat vroeger in kratten, kisten, dozen, zakken en vaten werd vervoerd, het

traditionele stukgoed, verdween na de Tweede Wereldoorlog gaandeweg in grotere stalen kisten die als eenheid konden worden geladen en gelost. Vanuit de Verenigde Staten kwamen de eerste containerschepen naar ons land. Door onmiddellijk op die markt in te spelen, kregen onze havens een voorsprong die ze tot de dag van vandaag hebben behouden.

Ook op dit terrein is de Rotterdamse haven met 6,3 miljoen containers van 20 voet lang (TEU) duidelijk de holle bolle Gijs. De andere Europese havens als Hamburg (3,7 miljoen TEU) en Antwerpen (3,6 miljoen TEU) verwerken ieder ongeveer de helft van de Rotterdamse overslagcapaciteit. In de overige Europese havens wordt naar verhouding niets noemenswaardig gedaan. Zo wordt bijvoorbeeld in Algeciras, de drukste containerhaven van Spanje, niet meer dan 1,8 miljoen TEU overgeslagen. Toch kunnen ook relatief kleine hoeveelheden hun stempel op de wereldkaart drukken, zoals blijkt uit de aanvoer van 492 duizend ton cacao in Amsterdam. De stad is daarmee de grootste stapelmarkt van die grondstof in Europa en de bakermat van nagenoeg alle Europese chocola.

Zee-zee-doorvoer

Uiteraard moeten de goederen en de containers die niet voor Nederland bestemd zijn verder worden getransporteerd. Naast de binnenvaart, het spoor en het wegvervoer is de zee-zee-doorvoer een belangrijke activiteit. Tussen de zes en zes en half miljoen containers gaan jaarlijks heen en weer naar het Verenigd Koninkrijk en Ierland. Deze uitwisseling alleen al zorgt voor bijna 35 duizend scheepsbewegingen op het drukst bevaarde stuk zee ter wereld. Tussen Spanje en Portugal ligt de uitwisseling van TEU's rond de 300 duizend van en naar Italië is dat rond de 70 duizend. Het totaal aantal vaarten van en naar die landen ligt om en nabij de 4,5 duizend.

NL-kentekenplaten

Het voor- en natransport van deze goederen gebeurt voornamelijk over de weg. Uiteindelijk moeten alle goederen op hun plaats van bestemming komen en het liefst op tijd. Binnen de Europese Unie heeft de uitwisseling van goederen over de weg tussen de lidstaten een omvang van 400 miljoen ton (1998). De overheersende positie van Nederland bij het zeevervoer is ook terug te vinden bij het wegvervoer. In 1990 bedroeg het Intra-EU-verkeer nog 300 miljoen ton. Daarin hadden de Nederlandse vrachtwagens een aandeel van 26 procent. Goede tweede waren de Belgen met 19 procent, daarna volgden de Duitsers met 17,5 procent aandeel en de Fransen met 18 procent. Met het toetreden van drie nieuwe lidstaten zijn het vervoerde tonnage en de landenaandelen iets veranderd, maar de rangorde in de top is ongewijzigd gebleven, de NL-kentekenplaten overheersen nog steeds. Het Nederlandse aandeel is in 1998 ruim 23 procent, het aandeel van de Belgen is gezakt naar 16 procent. Ook de Duitsers en de Fransen zagen hun aandeel teruglopen, maar slechts in geringe mate. Van de nieuwkomers neemt alleen Oostenrijk een substantieel deel van het vervoer voor haar rekening met een aandeel van vijf procent. Finland en Zweden hebben weinig intra-Europees verkeer en het aandeel van beide is nog geen procent.

Schaalvergroting op de Rijn

De enorme invloed die de zeevaart heeft op het voor- en natransport maakt dat de nationale vervoerders in ons land een vruchtbare bodem aantreffen voor het ontwikkelen van innovaties om transport steeds efficiënter te laten verlopen. Vooral het containervervoer over de Rijn ondergaat een voortdurende schaalvergroting.

In 1980 had het merendeel van de binnenvaartschepen een lengte van rond de 75 meter bij een breedte die tussen de zeven en negen meter lag. Tien jaar later zijn er rond de 120 schepen met een lengte van meer dan 100 meter en een breedte van bijna tien meter.

Toch blijken deze schepen ook slechts opzettes te zijn geweest voor de huidige generatie schepen. In 1997 kwam de JOWI in de vaart. Dit schip is speciaal ontworpen voor het con-

tainervervoer en het is de promotor bij uitstek van de binnenvaart. Met zijn breedte van zeventien meter bij een lengte van 135 meter is het een verschijning die moeilijk over het hoofd kan worden gezien. Het schip kan 470 TEU vervoeren of evenzovele vrachtwagenladingen. Maar het kan nog steeds groter. Begin augustus 2000 verscheen een duwbakcombinatie waarmee maximaal 960 TEU kan worden vervoerd. Wat de breedte betreft zat dit type schepen aan hun maximum en daarom is de oplossing gezocht in een verdere verlenging tot 225 meter.

Het totaal vervoerd gewicht dat over de Rijn naar ons achterland wordt vervoerd, blijft geleidelijk toenemen. In 1990 passeerde net iets minder dan 80 miljoen ton Lobith stroomopwaarts, in 1998 was dit opgelopen tot ruim 90 miljoen ton en in 1999 ging er 102 miljoen ton langs.

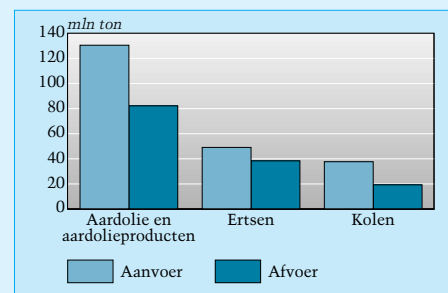
Derde luchthaven

In het vervoer naar het achterland speelt het spoor slechts een bescheiden rol. Van de bijna 14 miljoen ton die naar het buitenland gaat is 6 miljoen bestemd voor Duitsland. Na het sluiten van de kolenmijnen daar is het vervoer van kolen weer wat aangetrokken, maar substantiële onttrekkingen aan de binnenvaart zijn toch niet te ontdekken.

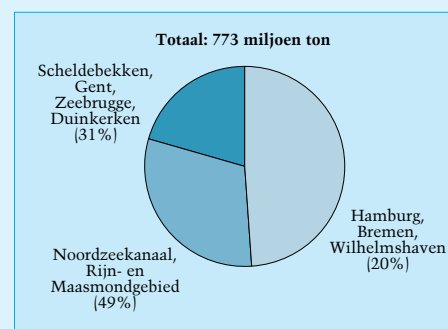
In het vervoer door de lucht blaast ons land echter een stevig deuntje mee. Schiphol is wat betreft de luchtvracht te vergelijken met andere grote Europese luchthavens. In 1999 is op Schiphol 1,18 miljoen ton overgeslagen. Daarmee staat de luchthaven op de derde plaats, na Frankfurt met 1,40 miljoen ton en Heathrow met 1,27 miljoen ton, maar voor vliegveld Charles de Gaulle (1,11 miljoen ton).

Ed. van Gelder

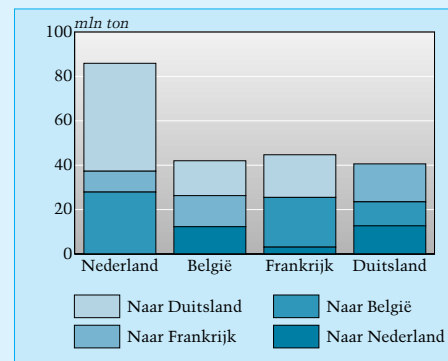
Overslag van bulkgoederen in Nederlandse havens, 1999



Goederenoverslag in enkele Noordwest Europese havens, 1999



Goederenvervoer over de weg tussen enkele EU-landen, 1998



Goederenvervoer over de weg in de EU, 1998

