

# Doorvoeren en doorstromen

*Op jaarbasis wordt ongeveer 325 miljoen ton goederen op de Nederlandse kades gezet. Een derde van dit tonnage is aardolie. Rotterdam is wereldhaven nummer één en de grootste containerhaven van Europa. Van de over zee aangevoerde goederen vervoert de binnenvaart een groot deel verder Europa in.*

Grote hoeveelheden goederen vervoeren over lange afstanden kan het beste over water. Door zijn ligging is Nederland uitgegroeid tot de poort van Europa. Diep zeewater tot vlak voor de deur en brede rivieren die diep het Europese achterland insteken hebben er eeuwenlang voor gezorgd dat de Nederlandse havens één grote draaischijf waren voor imposante hoeveelheden goederen in een grote diversiteit. Met Rotterdam als wereldhaven nummer één is dat beeld nog steeds actueel. In een dag en nacht doorgaand ritme van vijf schepen per uur wordt op jaarbasis ongeveer 325 miljoen ton op de Hollandse kades neergezet. Een derde daarvan is ruwe aardolie. Voor zover het niet in ons land wordt verwerkt, gaat het via pijpleidingen naar onze buurlanden.

## Ertsen

Het vervoer van ertsen gaat volledig over water. Ruim 40 miljoen ton van deze grondstof komt voornamelijk uit Brazilië en in mindere mate vanuit Australië en Canada naar Rotterdam. Vandaar sluizen binnenvaartschepen het door naar de Duitse en Waalse hoog-

ovenindustrie. Voor de binnenschippers betekent dat minimaal 15 duizend afvaarten.

## Containerhaven

Rotterdam is ook Europa's grootste containerhaven en kan de allergrootste schepen ontvangen. Giganten die meer dan zesduizend twenty feet equivalent unit in één keer aanvoeren zijn geen uitzondering. Een twenty feet equivalent unit (teu) is de standaardmaat waarmee van alle containers de lengte wordt herleid. Met 6,3 miljoen teu neemt Rotterdam op de wereldranglijst de vijfde plaats in, achter Hongkong (18,1 mln teu), Singapore (17,1 mln teu), Pusan (7,5 mln teu) en Kaohsiung (7,4 mln teu). Meer nog dan het geval is bij de specifieke grondstoffen zijn de hier geloste containers bedoeld om uit te waaieren over Europa. Helaas is met het wegvallen van de binnengrenzen van de Europese Unie en de daarbij behorende douaneformaliteiten geen waarneming meer mogelijk van de doorvoer over water.

## Hard aanpoten

Van elke tien teu die van zeeschepen worden

gelost, zijn er vier voor de binnenvaart. Om de groei van het aantal teu in de binnenvaart bij te houden, zijn de afgelopen jaren speciale containerschepen in de vaart gekomen. Met de eerste schepen, veelal van het type Kempenaar, kon niet meer dan rond 25 teu worden meegenomen. Daarmee zou de binnenvaart echter de 1,3 miljoen teu uit 2000 niet verwerkt kunnen hebben. De huidige generatie containerschepen kunnen meestal rond de 250 teu meenemen. Maar ook daarmee is het nog hard aanpoten. Verlenging moet de oplossing brengen. Maar ook daar zitten grenzen aan. Inmiddels zijn er al schepen die bijna 500 teu kunnen laden. Zelfs daarmee moeten al 2,6 duizend afvaarten worden gemaakt om alles weg te krijgen. Het ladingaanbod is relatief eenzijdig. Het gaat om tankvaart en om het vervoer van erts en laadkisten. De schepen varen van en naar en vaste laad- en losplaatsen. De gemiddelde lengte van een reis ligt al enkele jaren rond de 340 kilometer. 