

## **Ronde tafelbijeenkomsten containerontwikkelingen**

resultaten en verslagen

18 februari 2000

Project Mainportontwikkeling Rotterdam, in  
samenwerking met *Consept*

---

## Inhoudsopgave

.....

<b>1 Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1 Aanleiding en doel van de bijeenkomst	3
1.2 Deelnemers bijeenkomsten	3
1.3 Conclusies bijeenkomsten	4
<b>2 Bijeenkomst 21 oktober 1999</b>	<b>7</b>
2.1 Inleiding	7
2.2 Verslag van de bijeenkomst	7
2.2.1 <i>Inleiding</i>	7
2.2.2 <i>Discussie</i>	8
2.2.3 <i>Schaalvergroting containerschepen</i>	8
2.2.4 <i>Concentratie of deconcentratie</i>	9
2.2.5 <i>De opkomst van Middellandse Zeehavens</i>	10
2.2.6 <i>De vermindering van het marktaandeel van Rotterdam in de HLH-range</i>	11
2.2.7 <i>Samenvattend</i>	12
<b>3 Bijeenkomst 26 november, ochtend</b>	<b>13</b>
3.1 Inleiding	13
3.2 Verslag van de bijeenkomst	13
3.2.1 <i>Inleiding</i>	13
3.2.2 <i>Verslag vorige bijeenkomst</i>	13
3.2.3 <i>Relatie short sea – feeders</i>	15
3.2.4 <i>Continentaal Vervoer</i>	15
3.2.5 <i>Lege containers</i>	16
3.2.6 <i>Distributie</i>	17
3.2.7 <i>Ruimteproductiviteit</i>	18
3.2.8 <i>Algehele conclusie t.a.v. het verbeteren van ruimteproductiviteit</i>	20
<b>4 Bijeenkomst 26 november, middag</b>	<b>22</b>
4.1 Inleiding	22
4.2 Verslag van de vorige bijeenkomst	22
4.2.1 <i>Inleiding</i>	22
4.2.2 <i>Verslag 1<sup>e</sup> ronde tafelbijeenkomst</i>	23
4.2.3 <i>Relatie ‘short sea’ – feeders en continentaal vervoer</i>	24
4.2.4 <i>Continentaal vervoer</i>	25
4.2.5 <i>Distributie</i>	25
4.2.6 <i>Lege containers / hoger stapelen en ruimteproductiviteit</i>	25
4.2.7 <i>Ruimteproductiviteit</i>	27

---

# 1 Inleiding

---

## 1.1 Aanleiding en doel van de bijeenkomst

Binnen PMR zijn verschillende studies verricht op het gebied van de mogelijke toekomstige ontwikkelingen in de containersector. Eén van die studies betreft de PMR sectorstudie containers die, in samenwerking met TNO Inro en Rijsenbrij Consultancy, door Arthur D. Little (ADL) is uitgevoerd binnen het thema economie. Daarnaast is binnen het thema verkeer en vervoer een studie uitgevoerd door KPMG. De studies zijn vanuit een verschillend perspectief, een andere vraagstelling uitgevoerd.

*Consept*, waarin zeven natuur- en milieuorganisaties samenwerken heeft de projectminister in maart 1999 verzocht om een contra-expertise te laten uitvoeren op de studie van Arthur D. Little, aangezien *Consept* kritiek had op de studie. Deze kritiek betrof het niet noemen van een aantal trends, waaronder de opkomst van Middellandse Zeehavens, deconcentratie, en de toekomstige schaalgrootte van schepen. Ook de mogelijkheden voor verbetering van de ruimteproductiviteit kwamen naar de mening van *Consept* onvoldoende in het rapport aan bod.

Aangezien er reeds een contra-expertise uitgevoerd werd door het CPB, heeft PMR wel besloten samen met *Consept* een tweetal ronde tafelbijeenkomsten te organiseren over containerontwikkelingen. Deze bijeenkomsten zijn op respectievelijk 21 oktober en 26 november 1999 georganiseerd. Vanuit PMR werd aan de bijeenkomsten deelgenomen door mw. V.C. Pluut en dhr. J. van der Zande. De heer M. van Muijen nam vanuit *Consept* aan de bijeenkomsten deel.

Doelstelling van de bijeenkomsten was het verkrijgen van meer inzicht in de ontwikkelingen in de containersector en de herkomst van verschil in visies. Dit om:

- a. zo mogelijk tot overeenstemming te komen omtrent bepaalde ontwikkelingen;
- b. te bezien of aan de hand van de conclusies naar aanleiding van de bijeenkomsten mogelijk hiaten in onderzoek naar voren komen. Deze zullen dan vervolgens via de projectdirectie PMR worden voorgelegd aan de Stuurgroep PMR.

## 1.2 Deelnemers bijeenkomsten

Een groot aantal deskundigen op het gebied van transport, haveneconomie en containerontwikkelingen heeft deelgenomen aan de ronde tafelbijeenkomsten. Er was sprake van interessante en boeiende discussies. Op een aantal punten is meer duidelijkheid gekomen. In deze notitie zijn de verslagen van beide ronde tafelbijeenkomsten opgenomen, in totaal drie aangezien de tweede bijeenkomst uit twee sessies bestond.

---

De volgende personen waren uitgenodigd voor deelname aan de eerste ronde tafelbijeenkomsten containerontwikkelingen:

dhr. S.J. van Ham (TU Delft)  
dhr. P. de Langen (Erasmus Universiteit Rotterdam)  
dhr. H. Molenaar (oud-directeur Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam)  
dhr. T.T. Notteboom (Universiteit van Antwerpen)  
dhr. H.C. Paelinck (Port & Transport Consulting)  
dhr. J.C. Rijsenbrij (Rijsenbrij Consultancy b.v.)  
dhr. A.A.J. Pols (TU Delft)  
dhr. M. van Roermund (Arthur D. Little)  
dhr. A. Steekelenburg (Consept)  
dhr. P. Tanja (KPMG Management Consulting)

Uitgenodigd voor de tweede ronde tafelbijeenkomst containerontwikkelingen waren:

dhr. Bouwman (Incontrol)  
dhr. D. van Dijk (Stichting Natuur en Milieu)  
dhr. S. van Ham (TU Delft)  
dhr. D. Henstra (TNO Inro)  
dhr. T. van Hoek (Centraal Planbureau)  
dhr. C. Hoenders (Rail Service Centre)  
mw. S. Kunst (namens de aandeelhouders van ECT)  
dhr. P. de Langen (Erasmus Universiteit Rotterdam)  
dhr. K. Marges (ITF House, Internationale havenvakbeweging)  
dhr. H. Molenaar (oud-directeur Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam)  
mw. E. Naaijens (Stichting RIL)  
dhr. A. Nagel (ECT)  
dhr. Th. Notteboom (Universiteit van Antwerpen)  
dhr. H.C. Paelinck (Port & Transport Consulting)  
dhr. A.A.J. Pols (TU Delft)  
mw. Van Raalte (Port Community Rotterdam)  
dhr. R. Roels (Rotracon b.v.)  
dhr. M. van Roermund (Arthur D. Little)  
dhr. J.C. Rijsenbrij (Rijsenbrij Consultancy b.v.)  
dhr. De Smedt (Cosmos n.v.)  
dhr. P. Tanja (KPMG Management Consulting)

### 1.3 Conclusies bijeenkomsten

De belangrijkste conclusies naar aanleiding van de bijeenkomsten kunnen worden afgeleid uit de verslagen die eveneens in deze notitie zijn opgenomen. Het betreft de volgende onderwerpen, met daaronder de conclusie:

#### *Schaalvergroting van containerschepen*

Onder de aanwezigen bestond consensus over het feit dat de groei naar schepen van 15.000 TEU niet waarschijnlijk is. In het algemeen werd er van uitgegaan dat de schaalvergroting zal doorzetten tot ongeveer 8.000 - 10.000 TEU.

#### *De trends van concentratie en deconcentratie en de opkomst van de Middellandse Zeehaven:*

De studie van KPMG heeft mede ten grondslag gelegen aan het advies van de Raad van Verkeer en Waterstaat. Conclusies uit dit rapport zijn dat de havens van Europa zich in de toekomst meer zullen moeten richten op hun natuurlijk

---

achterland en dat er geen concentratietendens in de containersector zal ontstaan. Bovendien is er een opkomst te zien van Middellandse Zeehavens. Het antwoord op de vraag of er van een concentratie- of deconcentratietrend sprake is, is niet éénduidig te beantwoorden. Het is onder andere afhankelijk van het wel of niet uitbesteden van logistieke diensten, internationale industriële ontwikkelingen en machtsverdelingen in de ketens.

Voor groei van de havens zijn goede achterlandverbindingen nodig en zijn de distributiekosten van aan- en afvoer van goederen een belangrijk element. In de toekomst zal een deel van de lading die vroeger naar Noord-Europa vervoerd werd maar die bestemd was voor Zuid-Europa direct naar een doorvoerhaven in het Middellandse Zeegebied gaan. Er zal in dit gebied een hub ontstaan. Het aandeel van de Middellandse Zeehavens zal er in Rotterdam afgaan, waardoor in Rotterdam een dip merkbaar zal zijn. De vraag is of deze ontwikkeling Rotterdam echt beïnvloedt. Het verlies zal worden gecompenseerd door een toename in het volume, mede door concentratie in de Hamburg - Le Havre range.

*Het marktaandeel van Rotterdam:*

Het marktaandeel van de Rotterdamse haven zal waarschijnlijk ongeveer gelijk blijven of dalen. Dit zal mede afhankelijk zijn van de toekomstige scheepsgrootte. Absoluut zal de groei echter doorzetten.

De functie van de mainport zal in de toekomst veel meer verbonden zijn aan de binnenvaart. Rotterdam heeft ten aanzien van de kustvaart een zeer goede positie.

*Informatie- en Communicatietechnologie:*

Informatie- en Communicatietechnologie (ICT) is een middel om de ruimteproductiviteit te verbeteren. Om de efficiëntie van het systeem te kunnen verbeteren is het nodig om over informatie te beschikken over het tijdstippen van aankomst en weggaan, bestemming en modaliteit. Door meer voorkennis en informatiebeheersing kan een hogere bezettingsgraad en snellere afhandeling gerealiseerd worden.

*Inland-terminals:*

Inland-terminals kunnen het ruimtebeslag in de haven verminderen, doordat zij een deel van de opslagfunctie overnemen. De keuze hiervoor hangt nauw samen met distributie en informatievoorziening tussen haven en inland-terminals.

*Ruimteproductiviteit:*

Als de grote containerstromen continu geladen en gelost kunnen worden (informaties opslag), dan zou de ruimteproductiviteit enorm verbeteren. Door een meer continue stroom vervalt de piekbelasting. De pieken zullen kleiner worden door hogere afvaartfrequenties. In combinatie met ICT en gebruik van inland-terminals moet in Noordwest Europa 25.000 TEU per hectare per jaar haalbaar zijn.

*Grondprijzen:*

Ruimte kan beter benut worden in het havengebied. Een kosten dekkende grondprijs is een mogelijk instrument. Hogere grondprijzen kunnen leiden tot zuiniger gebruik van ruimte en selectieve uitgifte van grond en investeringen in ruimtebesparende technieken. De vraag is of differentiatie van grondprijzen kostenneutraal kan plaatsvinden, waardoor de internationale concurrentiepositie van Rotterdam niet wordt aangetast.

---

*Lege en grijze containers:*

Veel ruimte in de haven wordt in beslag genomen door lege containers. Door een prijs voor de opslag te vragen, kunnen containers elders gestackt worden. Een geïsoleerde prijsverhoging voor het opslaan van containers biedt geen oplossing. Er zou beter een deal tussen bijvoorbeeld België en Nederland gemaakt kunnen worden om tarieferosie te voorkomen. Grijze (naamloze) containers introduceren is lastig, omdat de naam op de container onderdeel vormt van de marketingstrategie.

*Tot slot:*

Bij de evaluatie van de ronde tafelbijeenkomsten door PMR en Consept is geconcludeerd dat ICT-toepassingen en grondprijsbeleid een gunstige invloed kunnen hebben op de ruimteproductiviteit en bovendien bestaan er leemtes in de kennis ten aanzien van deze onderwerpen.

---

## 2 Bijeenkomst 21 oktober 1999

---

### 2.1 Inleiding

De bijeenkomst is op deze dag gehouden in het kantoor van de Vereniging Natuurmonumenten te Rotterdam. Aanwezig waren: dhr. M. van Muijen, dhr. H.C. Paelinck, dhr. J.C. Rijsenbrij, dhr. A.A.J. Pols, dhr. S.J. van Ham, dhr. H. Molenaar, mw. V.C. Pluut, dhr. J. van der Zande.

De volgende personen waren eveneens voor de bijeenkomst uitgenodigd, maar konden niet aanwezig zijn: dhr. A. Steekelenburg, dhr. M. van Roermund, dhr. T.T. Notteboom, dhr. P. de Langen, dhr. P. Tanja.

De agenda voor de bijeenkomst was als volgt:

1. Schaalvergroting van containerschepen in de containersector;
2. De trends van concentratie en deconcentratie;
3. De opkomst van Middellandse Zeehavens;
4. De vermindering van het marktaandeel van Rotterdam in de Hamburg – Le Havre range;
5. De ruimteproductiviteit van containerterminals.

### 2.2 Verslag van de bijeenkomst

#### 2.2.1 Inleiding

De voorzitter heet iedereen van harte welkom en stelt voor deze bijeenkomst te benutten om te discussiëren over algemene onderwerpen inzake containerontwikkelingen, zoals de globale trends en marktontwikkelingen. Tijdens een tweede ronde tafelbijeenkomst kan dan specifiek op bepaalde onderwerpen worden ingegaan. Doelstelling van de bijeenkomst is het verkrijgen van meer inzicht in de ontwikkelingen in de containersector en de herkomst van verschil in visies. Dit om zo mogelijk tot overeenstemming te komen omtrent bepaalde ontwikkelingen. Aan de hand van de conclusies die naar aanleiding van de bijeenkomst getrokken kunnen worden komen mogelijk hiaten in onderzoek naar voren, die vervolgens kunnen worden voorgelegd aan de projectdirectie PMR.

De aanwezigen hebben de managementsamenvatting van de sectorstudie containers die voor PMR, in samenwerking met Rijsenbrij Consultancy en TNO Inro, door Arthur D. Little (ADL) is uitgevoerd ter kennisneming ontvangen. Hierop zijn in reactie door *Consept* een aantal vragen gesteld aan het kabinet, ook deze reactie is ter kennisneming toegestuurd. Bedacht dient te worden dat binnen PMR daarnaast echter ook andere studies zijn uitgevoerd met betrekking tot het onderwerp containers.

Korte toelichting sectorstudie containers:

De ADL sectorstudie containers heeft drie onderliggende rapporten. Dit betreft ten eerste een evaluatie van de prognoses die worden gehanteerd. Conclusie was dat de hoge variant uit de Verkenningen 2020 van het GHR, waarbij aangenomen werd dat het marktaandeel voor containers stijgt, te hoog is. Deze grens werd

---

neerwaarts bijgesteld. De lage variant werd echter als ongeloofwaardig beoordeeld. Ten tweede betrof het een rapport ten aanzien van vestigingsplaatsfactoren, waarin werd aangegeven dat de positie van de Rotterdamse haven niet als vanzelfsprekend ervaren dient te worden. Ten derde betrof het een rapport waarin terminalconcepten, ruimteproductiviteit e.d. aan de orde kwamen; dit onderwerp, en derhalve agendapunt 5, zal tijdens de volgende ronde tafelbijeenkomst nader aan de orde komen.

ADL is voor de door containers benodigde ruimte uitgegaan van de momenteel door het GHR gereserveerde terreinen. Tijdens de studie is gebleken dat de Noordwesthoek van de huidige Maasvlakte niet langer is gereserveerd voor containers. Het tekort aan ruimte zal, luidt de conclusie, redelijk snel ontstaan (rond het jaar 2005). Hiermee wordt echter niet aangegeven dat een tweede Maasvlakte nodig is, wel dat het ruimtetekort in de buurt van de eerste Maasvlakte dient te worden opgelost en niet in het Waal-/Eemhavengebied. Verder wordt in het rapport gemeld dat de grote rederijen de voorkeur geven aan Rotterdam en dat zogenaamde 'niche'-rederijen ook op andere locaties gevestigd zouden kunnen worden.

### *2.2.2 Discussie*

#### *KPMG-rapport:*

Door één van de aanwezigen wordt aangegeven dat de studie van KPMG, waarin de nadruk ligt op trendbreuken, realistischer is dan die van ADL. De KPMG-studie heeft de basis gevormd voor het advies van de Raad van Verkeer en Waterstaat. Conclusies uit dit rapport zijn dat de havens van Europa zich in de toekomst meer zullen moeten richten op hun natuurlijk achterland en dat er geen concentratietendens in de containersector zal ontstaan. Bovendien zal er een verschuiving in containerstromen optreden naar de Middellandse Zeehavens. Dit is een essentieel verschil met de conclusies die door ADL worden getrokken. Door één van de andere aanwezigen wordt opgemerkt dat ook rekening gehouden moet worden met het feit dat trendbreuken een andere richting op kunnen gaan. In een beperkt aantal havens dwingt de ontwikkeling van de scheepsgrootte tot concentratie.

KPMG benadert het onderwerp vanuit de ketenregie: verladers krijgen meer macht, er zullen minder voorraden worden aangehouden, de vervoersstromen zullen meer continu zijn, de schepen kleiner en er zullen frequenter regionale havens worden aangedaan. Ketenmanagement en ICT zijn hierbij van belang. Opgemerkt wordt dat, indien gekeken wordt naar de recente ontwikkelingen in de containersector, de scheepsgrootte in de praktijk over de gehele linie stijgt. Hierop wordt geantwoord dat in alle prognoses wordt uitgegaan van een schaalvergroting (naar gemiddeld 6.000-8.000 TEU). De vraag die echter van belang is, is of de sprong naar 15.000 TEU (de Malakka max.) een realistische is. Dat soort schepen heeft andere havens nodig, die de breedte en diepte van het schip aankunnen, en waar een dok aanwezig is voor tweezijdige afhandeling. Terzijde wordt opgemerkt dat de olieconcerns er niet in geslaagd zijn een ultieme schaalvergroting in de tankvaart te realiseren.

### *2.2.3 Schaalvergroting containerschepen*

In de jaren zeventig en tachtig zijn mainportconcepten ontwikkeld, die onderling enorme verschillen in concentratiegraad lieten zien. Rotterdam heeft destijds ingezet op het Maersk-concept. Het oude concept, containerstromen die vanuit Azië via het Suez-kanaal naar Rotterdam gaan (waarvandaan vervolgens lading naar bijvoorbeeld Italië wordt gevoerd) is inmiddels achterhaald.

---

Schepen van 15.000 TEU zijn extreem; in dat geval zouden zowel het Suez-kanaal als de straat van Malakka uitgebaggerd moeten worden. Aangegeven wordt dat zo'n scheepsgrootte tevens suboptimaal is. Hoewel de kosten per TEU lading zullen dalen, zal de maritieme vervoersafstand stijgen, de vaarfrequentie voor dezelfde stroom afnemen en het inland transport extreem toenemen. De voordelen van de schaalvergroting zullen niet opwegen tegen de kosten van de genoemde nadelen. Ook dient rekening te worden gehouden met het feit dat bij een stijging in volumes een deel van de lading niet meer naar Rotterdam zal worden verscheept, maar bijvoorbeeld naar Gioia Tauro.

De grote schepen zullen met name intercontinentaal varen. Indien verondersteld wordt dat de ontwikkeling van de drie wereldwijde handelsblokken tamelijk homogeen verloopt, en dat dit via kleinere schepen gebeurt, dient de vraag te worden gesteld of er niet meer intra-continente stromen zullen ontstaan. Het 'hub and spoke' concept wordt ondermijnd door een toename in volumes, waardoor soms eerder voor een directe verbinding gekozen wordt.

Centrale vraag luidt derhalve: momenteel is een trend waar te nemen ten aanzien van schaalvergroting, wat gebeurt erna? Er gaan geluiden op dat de schaalvergroting doorzet, maar er wordt ook opgemerkt dat de schepen weer kleiner zullen worden.

*Conclusie:*

Er bestaat consensus tussen de aanwezigen over het feit dat de groei naar schepen van 15.000 TEU niet waarschijnlijk is. Dit kan echter niet bij voorbaat worden uitgesloten. Er wordt in het algemeen van uitgegaan dat de schaalvergroting zal doorzetten tot ongeveer 8.000-10.000 TEU. Door enkelen wordt geopperd dat de gemiddelde grootte daarna misschien zelfs weer zal dalen.

*2.2.4 Concentratie of deconcentratie*

Dit is afhankelijk van de vraag of logistieke diensten meer zullen worden uitbesteed of niet (outsourcing), wat weer afhangt van de machtsverdeling in de keten. Het kan ook én concentratie én deconcentratie worden. De industrie probeert de produktie in de wereld zoveel mogelijk te concentreren, waarbij de produktie wordt verhuisd naar lage loonlanden. Daarnaast wordt opgemerkt dat deze druk in de toekomst misschien minder wordt en de lonen in de lage loonlanden eventueel zullen stijgen. Tevens wordt de kanttekening geplaatst dat de feitelijke assemblage vaak wel gespreid plaatsvindt en de vraag moet worden gesteld of dit in de toekomst ook nog zo zal zijn. De industriële ontwikkelingen zijn van groot belang voor de vervoersstromen.

Gedacht wordt ook aan deconcentratie, waarbij de spreiding minstens over de drie handelsblokken zal zijn.

Tot nu toe is altijd gedacht dat de mainports zich sneller zouden ontwikkelen. Dit is door dhr. Notteboom nader onderzocht en zijn gegevens tonen deze dat niet aan. Kanttekening die bij dit onderzoek wordt geplaatst, is dat de meest recente cijfers die in deze studie worden gebruikt uit 1996 zijn. Door dhr. Notteboom wordt gekeken naar het aantal aanlopen, op basis van het verleden. Toen waren de grote schepen er echter nog niet, die zijn pas in 1997 gekomen. Het gaat er om, hoeveel er per aanloop wordt geladen en gelost.

De mainport zal, zo menen de aanwezigen, niet meer het enige punt zijn waar de lading naar toe zal gaan, maar wel het punt waar de meeste lading wordt in- en uitgeladen (zowel aan de land- als aan de zeezijde). Het aandeel van de

---

Middellandse Zeehavens zal er in Rotterdam afvallen, deze ontwikkeling is nu al waar te nemen (in het Middellandse Zeegebied stijgt de 'transshipment' circa 12 % per jaar). Dit geldt in de toekomst tevens voor de containerstromen naar de Oostkust van de VS, waardoor in Rotterdam een 'dip' merkbaar zal zijn. De vraag is echter in welke mate deze ontwikkeling Rotterdam echt beïnvloedt, aangezien het in totaliteit waarschijnlijk niet veel uit zal maken. Het verlies zal mogelijk worden gecompenseerd door een toename in het volume, mede door concentratie in de HLH-range.

*Conclusie:*

De vraag of er in de toekomst sprake zal zijn van een concentratie of deconcentratie van containerstromen is lastig te beantwoorden. Dit is onder andere afhankelijk van het wel of niet uitbesteden van logistieke diensten, internationale industriële ontwikkelingen, machtsverdelingen in de ketens. Toch bestaat er consensus over het feit dat de Rotterdamse haven een mainport is en blijft.

*2.2.5 De opkomst van Middellandse Zeehavens*

Aangegeven is al dat een deel van de lading die vroeger eerst naar Rotterdam werd verscheept, nu direct naar de Middellandse Zeehavens wordt vervoerd en dat deze trend zal doorzetten. Hierop wordt verder opgemerkt dat ook de reders melden dat er een moment komt dat het volume voor de Middellandse Zeehavens zo is toegenomen, dat er niet meer alleen naar Noord-Europa wordt gevaren maar dat een deel van de lading ook elders (in het Middellandse Zeegebied) wordt neergezet. Echter: een groot deel van de containers is bestemd voor de Oostkust van de Verenigde Staten, de concentratie hiervoor ligt in Rotterdam. Dat Gioia Tauro een zeer gunstige positie inneemt om een belangrijke link te worden in de containerstromen van Oost naar West, wordt genuanceerd. Hiervoor zijn goede achterlandverbindingen nodig, bijvoorbeeld een spoorlijn. Deze is momenteel niet aanwezig, waardoor de transportkosten voor de lading die via het achterland moet worden doorgevoerd toenemen.

*Zeehavens versus inland havens:*

Reders proberen momenteel zo dicht mogelijk bij de zee te zitten en de ketens te beïnvloeden. Zij maken echter ook dezelfde berekeningen, het onderwerp is nog niet uitgekristalliseerd.

Voor de distributiekosten is de aan- en afvoer van goederen een heel belangrijk element. Klanten zullen in de toekomst gaan nadenken of ze zich helemaal willen overgeven aan één groep (bijv. Maersk), dit kan ook heel cruciaal zijn voor het verloop van de stromen. Daarnaast zijn de aangehouden voorraden van belang. Momenteel vindt er een opbouw van grote voorraden plaats, grotendeels gerelateerd aan het millennium. De kosten van de aan te houden voorraden spelen eveneens een rol. De drie stromen in de keten zijn: materiaal-, informatie- en geldstromen. Naadloze ketens zijn van belang: overal waar containers blijven staan en tussenpersonen aanwezig zijn worden kosten gemaakt. Indien onnodige voorraadkosten vermeden kunnen worden zal dit zeker worden toegepast, dit wordt voor de komende jaren ook wel verwacht (ten aanzien van de integrale ketenkosten). Een ander element dat van belang is betreft de frequentie waarmee op bepaalde 'strings' gevaren wordt. Hierover zijn de meningen verdeeld.

*Conclusie:*

In de toekomst zal, zo menen de aanwezigen, een deel van de lading dat vroeger vervoerd werd naar Noord-Europa maar dat bestemd was voor Zuid-Europa (bijvoorbeeld Italië) direct naar een doorvoerhaven in het Middellandse Zeegebied gaan. Waarheen dient nog te worden gezien; dit zal duidelijk

---

worden na een concurrentie- en prijzenslag in het Middellandse Zeegebied. Er zal in dit gebied echter een 'hub' ontstaan.

*2.2.6 De vermindering van het marktaandeel van Rotterdam in de HLH-range*  
Gevraagd wordt naar het effect van de nieuwe containerterminal in Vlissingen op het marktaandeel van Rotterdam. Men is het erover eens dat dit meer effect voor Antwerpen zal hebben dan voor Rotterdam. Tevens wordt opgemerkt dat Vlissingen 'short sea' verbindingen heeft, maar de overige achterlandverbindingen niet zo goed zijn. Gedacht wordt dat met name het lagere containersegment, voor Rotterdam het Waal-/Eemhavengebied, de invloed van Vlissingen en ook Amsterdam zal merken. Het zal leiden tot een verdere prijserosie. De 'niches' die ontstaan zullen te maken hebben met hogere kosten van vervoer naar het achterland. Vlissingen en Amsterdam zullen nooit grote substitutie-effecten ten aanzien van Rotterdam met zich meebrengen. Gedacht wordt dat, indien er sprake is van overloop, de invloed op het groeipad hooguit 1-2 jaar zal zijn. Men ziet de investeringen in Vlissingen als een investering in overcapaciteit; mogelijk zal deze investering net als de investeringen in Zeebrugge in de loop der jaren alleen geld kosten.

Indien het wegvervoer op de lange termijn steeds meer terrein verliest zal Rotterdam weer een gunstige positie innemen door de kust- en binnenvaart. Dit dient echter gestimuleerd te worden door een goede overslag. De troeven zullen op de binnenvaart dienen te worden gezet, hoewel als kanttekening wordt geplaatst dat ook daar volume problemen zullen ontstaan.

Opgemerkt wordt verder dat bedacht dient te worden dat een daling van het marktaandeel gepaard kan gaan met een grote groei in het volume. Indien in de toekomst grotere schepen worden ingezet speelt concentratie een rol; deze schepen zullen voornamelijk Azië als herkomst hebben.

*Conclusie:*

Het marktaandeel van de Rotterdamse haven zal waarschijnlijk ongeveer gelijk blijven of dalen. Dit zal mede afhankelijk zijn van de toekomstige scheepsgrootte. Absoluut zal de groei echter doorzetten.

*Terzijde:*

Ten aanzien van een tweede Maasvlakte, voor containers, wordt opgemerkt: laat de gebruikers ervoor betalen. Geef gebruikers concessies om voor een x aantal jaren alles te exploiteren en laat ze alles zelf aanleggen (inclusief het opspuiten van grond, het aanleggen van kades, infrastructuur, etc.). Vervolgens kunnen ze, indien door meer mensen van iets gebruik wordt gemaakt (bijv. infrastructuur) hierover vergoedingen vragen.

*Terzijde:*

Op de vraag welke invloed een nieuwe ontwikkeling als E-commerce op de handelsstromen heeft (of dit niet voor meer vervoersstromen zal zorgen), wordt gemeld dat dit onwaarschijnlijk is. In het algemeen gaat het om produkten die luxer en lichter zijn en die veelal per lucht vervoerd worden. Men zal sneller, maar minder bestellen en bovendien is die markt veel transparanter. Een aantal schakels in de keten valt door E-commerce weg. In de fysieke verschijningsvorm van de keten verandert niets, wat eventueel in gedachten dient te worden gehouden is de partij die het vervoer inzake E-commerce in handen heeft. Zijn dit de reders of worden dit de DHL's van deze wereld?

*Terzijde:*

Opgemerkt wordt dat in de Verkenningen 2020 van het GHR geen stijging wordt voorzien in de binnen- of kustvaart inclusief 'feeders', terwijl het

---

watervervoer naar het achterland veel zal toenemen. De functie van de mainport zal in de toekomst, zo menen de aanwezigen, veel meer verbonden moeten zijn aan de binnenvaart aangezien men in de toekomst niet veel mogelijkheden ziet voor het spoor- of landvervoer. Rotterdam heeft juist ten aanzien van de kustvaart een zeer goede positie.

*Terzijde:*

Opgemerkt wordt dat het verstandig zou zijn als een investering zoals die in een tweede Maasvlakte wordt terugverdiend, onder andere door de grondprijs. Door een aantal aanwezigen wordt gedacht dat, ook al zou er meer voor de grond betaald moeten worden, de grote rederijen toch voor de gunstigste locatie kiezen. Ten aanzien van prijsbeleid sluit men zich aan bij de opmerking van Consept. Het politieke tij is in dit opzicht (prijsbeleid) aan het keren. Een probleem hierbij is echter de relatie 'carrier – merchant'. Daarnaast speelt er nog iets: sommige verladers laten hun lading liever wat langer staan, omdat het ze rentewinst oplevert indien niet gelijk voor de inhoud van de lading betaald hoeft te worden.

Opgemerkt wordt ook nog dat een 'dedicated terminal' meer grond gebruikt dan een 'common user' terminal. Indien echter uitgegaan wordt van een continue stroom containers zal de ruimteproductiviteit spectaculair kunnen stijgen. Op het gebied van ketenmanagement loopt Nederland echter erg achter.

*2.2.7 Samenvattend*

- De schaalvergroting in containerschepen zal waarschijnlijk nog doorgaan tot gemiddeld 8.000-10.000 TEU. De groei naar schepen van 15.000 TEU wordt niet waarschijnlijk geacht, ook al kan dit niet bij voorbaat worden uitgesloten.
- De vraag of er in de toekomst sprake zal zijn van een concentratie of deconcentratie van containerstromen is lastig te beantwoorden. Dit is onder andere afhankelijk van het wel of niet uitbesteden van logistieke diensten, internationale industriële ontwikkelingen, machtsverdelingen in de ketens.
- Er zullen in het Middellandse Zeegebied meerdere doorvoerhavens ontstaan. Nu reeds zijn er voornamelijk Algerciras, Gioia Tauro en Marsaxlokk; Port Said zal zich daar snel aan toe voegen. Een daling in het marktaandeel van Rotterdam zal door de groei in het Middellandse Zeegebied (en het ontstaan van een 'hub' in het gebied) onder druk komen te staan, maar zal meer dan gecompenseerd worden door een groei in volume in de HLH-range.
- Het marktaandeel van de Rotterdamse haven zal waarschijnlijk gelijk blijven. Dit zal mede afhankelijk zijn van de scheepsgrootte. Absoluut zal de groei echter doorzetten.

---

## 3 Bijeenkomst 26 november, ochtend

---

### 3.1 Inleiding

De tweede ronde tafelbijeenkomst containerontwikkelingen werd gehouden bij het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam. Aanwezig bij deze ochtendsessie waren: dhr. P. de Langen, dhr. M. van Muijen, dhr. H. Molenaar, dhr. A. Nagel, dhr. Th. Notteboom, dhr. H.C. Paelinck, mw. V.C. Pluut, dhr. A.A.J. Pols, dhr. R. Roels, dhr. M. van Roermund, dhr. J.C. Rijsenbrij, dhr. P. Tanja, dhr. J. van der Zande.

Uitgenodigd, maar afwezig was dhr. S. van Ham

De agenda voor de bijeenkomst was als volgt:

1. Inleiding;
2. Relatie short sea - feeders;
3. Continentaal vervoer;
4. Lege containers;
5. Distributie (in relatie tot containerontwikkelingen);
6. Ruimteproductiviteit:
  - a) hoger stapelen;
  - b) statijden;
  - c) inland terminal-beleid;
  - d) ICT;
  - e) piekbelasting;
  - f) grondprijs.

### 3.2 Verslag van de bijeenkomst

#### 3.2.1 Inleiding

De voorzitter heet iedereen van harte welkom en geeft kort weer wat de reden is geweest deze bijeenkomst te organiseren, in samenwerking met *Consept*. Tijdens de eerste bijeenkomst is met name gediscussieerd over algemene containerontwikkelingen, deze bijeenkomst zal worden benut om specifiek op bepaalde onderwerpen in te gaan. Doelstelling van de bijeenkomst is het verkrijgen van meer inzicht in de ontwikkelingen in de containersector en de herkomst van verschil in visies. Dit om zo mogelijk tot overeenstemming te komen omtrent bepaalde ontwikkelingen. Aan de hand van de conclusies die naar aanleiding van de bijeenkomst getrokken kunnen worden komen mogelijk hiaten in onderzoek naar voren, die vervolgens kunnen worden voorgelegd aan de projectdirectie PMR.

#### 3.2.2 Verslag vorige bijeenkomst

##### *Ketenmanagement:*

De aanwezigen wordt gevraagd of er nog opmerkingen zijn naar aanleiding van het verslag van de vorige bijeenkomst, dat ter kennisneming aan alle deelnemers is toegestuurd. Opgemerkt wordt dat op bladzijde 5 van het verslag wordt aangegeven dat Nederland op het gebied van ketenmanagement achterloopt, de vraag is echter ten opzichte van wie? Aangegeven wordt dat dit

---

ten opzichte van Duitsland en de Verenigde Staten is, echter met name de VS. Ten aanzien van de software loopt Duitsland voorop. Nederland ligt toch al niet voorop. In Nederland ligt de nadruk op een marginale verbetering in de transportstroom. Inmiddels is een studie verschenen, van onder andere Porter, waarin de verschillende variabelen voor OECD-landen vanaf 1975 worden getoetst inclusief de prognoses tot 2005. Nederland blijkt in positie te dalen, Denemarken behoort tot één van de grote groeiers. De conclusie dat Nederland achter loopt op het gebied van ketenmanagement wordt door een ander onderschreven, maar hierbij wordt benadrukt dat Nederland in transporttechnologie wel innovatief is en daarbij zichzelf soms een beetje voorbij loopt. Op de Delta terminal is dit zelfs nadelig gebleken. Nederland specialiseert zich in de transportrol en niet als adviseur. De conclusie luidt derhalve dat Nederland beter in transport is dan de regie daarvan. Hierbij dient te worden bedacht dat er veelal geen nationaal label kan worden geplakt op de bedrijven. Internationaal opererende bedrijven kunnen zich vestigen daar waar ze willen. Derhalve hoeft Nederland niet voorgoed gedoemd te zijn tot de 'sjouwversrol'. Het kan regisseurs trachten aan te trekken.

*Conclusie:*

Nederland loopt achter op gebied van ketenmanagement en regie van transport.

*Opkomst Middellandse Zeehavens:*

Eén van de aanwezigen merkt op dat de conclusie in het vorige verslag dat de scheepsgrootte zal afnemen hem bevreemdt. Hij is het eens met de conclusie dat de schaalvergroting tot 15.000 TEU om de genoemde nadelen waarschijnlijk niet haalbaar is, maar geeft aan dat de schaalvergroting tot 8.000-10.000 TEU die wordt genoemd nu al aanwezig is. Dit wordt door een van de anderen onderschreven: de nu gebouwde schepen zijn tweemaal zo groot als veel van de nu bestaande schepen. Verder wordt opgemerkt dat vorige keer gerefereerd is aan de uiteindelijke schaalverkleining in de oliesector; deze sector voorzag zelf echter al een krimp. Daarnaast denkt hij dat de invloed van de Middellandse Zeehavens wordt overschat. Deze havens zullen groeien, maar niet door het wegnemen van marktaandeel van andere havens. De groei vindt plaats doordat het niveau van containerafhandeling in die havens veel lager was en er economische groei plaatsvindt in dat marktsegment. Als men hubs creëert groeien de trajecten, het neemt ze niet weg. Er is dan extra benodigde behandelingscapaciteit, wat geïnterpreteerd lijkt te worden als een verovering van marktaandeel. Aangegeven wordt dat er in het Middellandse Zeegebied een aantal hubs zijn die leven van 'transshipment', zoals Algeciras en Gioia Tauro. Indien deze havens niet worden meegenomen is nog nauwelijks een verschuiving te zien van Rotterdam naar Zuid-Europa, het blijft bij circa 1%, ongeveer 70.000 TEU. Dat de economische groei in de gebieden verschilde blijkt niet indien de cijfers van de EU worden bestudeerd; de groeicijfers in het verleden zijn vergelijkbaar. De vraag is echter of dit voor de toekomst ook geldt.

De heer Notteboom, wiens studie in het vorige verslag expliciet werd genoemd, geeft aan de studie opnieuw te hebben uitgevoerd met cijfers tot 1998. De uitkomsten geven dan aan dat de deconcentratietendens die was waar te nemen stagneert. Er is een sterke concentratie van rederijen op enkele havens, maar tegelijkertijd ook meer en meer specialisatie van havens (dus geen vertaling naar grote verschuivingen in marktaandeel).

Eén van de aanwezigen merkt op dat in het vorige verslag ten aanzien van schaalvergroting werd opgemerkt dat voor de heel grote schepen een dok

---

nodig is voor een tweezijdige afhandeling; dit dient te worden genuanceerd, aangezien de afhandeling ook op een andere wijze zou kunnen verlopen.

Aangegeven wordt dat er een trend te zien is naar het inkaderen van transport in het 'supply chain management'. Dat betekent dat de transportstromen continuer worden, met een nadruk op snelheid, kwaliteit en kleinere orders. Dit zal de schaalvergroting remmen. Kosten van infrastructuur zullen een grotere rol gaan spelen, er zullen meer en directere relaties tussen hubs onderling ontstaan. Indien de schaalvergroting enigszins doorzet zal de afvaartfrequentie afnemen, een ongunstig effect. Bij een hub hoort een dagelijkse afvaartfrequentie.

Opgemerkt wordt dat het mogelijk is dat schaalvergroting leidt tot een lagere frequentie, maar dat er momenteel tevens een andere ontwikkeling gaande is: consolidatie in de vorming van consortia, waardoor frequentie gegarandeerd wordt. Men kan zich geen mindere frequentie veroorloven.

### *3.2.3 Relatie short sea – feeders*

Short sea betreft met name intra-Europees vervoer, vooral die lading die per vrachtwagen verder gaat (bij transport per vrachtwagen wordt in uren gerekend). 'Feeders' zijn het verlengstuk van een zeeschip, waarbij voor de kosten van vervoer niet in uren maar in dagen wordt gedacht. Aan de aanwezigen wordt gevraagd of deze twee activiteiten verder naar elkaar toe zullen gaan groeien in de toekomst.

Aangegeven wordt dat dit moeilijk aan te geven is. Bij internationale carriers zal het 'feederen' voorrang krijgen. Zij denken in grote cijfers en zullen blijven feederen. De merchant, echter, gebruikt vrachtwagens. De wegen zullen steeds drukker worden, waardoor op den duur de 'ro-ro' een oplossing kan bieden. De activiteiten zullen derhalve naast elkaar blijven bestaan. Gedacht wordt dat de activiteiten complementair zullen worden gehouden met beperkte uitwisseling. Ro-ro schepen zijn over het algemeen duurder. Voor dit soort schepen zijn twee kansen voor de toekomst aanwezig: op speciale trajecten en daar waar nog geen ro-ro bestaat.

Wanneer gekeken wordt naar het mainportconcept kan gesteld worden dat short sea daar niet in thuis hoort, het vereist een andere en simpelere behandelingstechniek die goedkoper is. Hier schiet de mainport zijn doel voorbij en is het misschien beter om short sea activiteiten in hubs te plaatsen. Opgemerkt wordt dat de binnenvaart ver ontwikkeld is, maar niet met betrekking tot continentaal containervervoer. Om dat op te zetten is een heel andere financiële basis vereist.

### *Conclusie:*

Er bestaat consensus tussen de aanwezigen dat de short sea- en feederactiviteiten niet op één terminal kunnen plaatsvinden en dat mogelijk dient te worden nagedacht over een scheiding van het maritieme en het continentale vervoer, met als kanttekening dat de koppeling met de mainport blijft bestaan via distributie.

### *3.2.4 Continentaal Vervoer*

In Nederland neemt het maritieme containervervoer een relatief belangrijke plaats in met betrekking tot het totale goederenvervoer over de weg. Voor de toekomstige ontwikkelingen wordt vaak gedacht aan een aparte ontwikkeling van maritiem en continentaal vervoer. De netwerken die voor het continentale vervoer bestaan zijn intra-Europees. In deze netwerken zou het maritieme vervoer ook terecht moeten komen, waardoor het vreemd lijkt dat de twee

---

vervoersstromen niet bij elkaar geplaatst worden. De aanwezigen wordt gevraagd hoe zij de relatie tussen de twee vervoersstromen zien.

Opgemerkt wordt dat deze vraag aan 'short sea specialisten' gesteld zou moeten worden, deze zijn nu niet aanwezig. Aangegeven wordt dat binnen de distributiesector de twee vervoersstromen samenkomen. Tevens wordt opgemerkt dat Rotterdam een groot distributiepunt is dat ook gericht zal blijven zijn op continentale lading. Een scheiding tussen de twee vervoersstromen door het in verschillende havens te laten plaatsvinden wordt niet reëel geacht, hoewel de stromen binnen het mainportareaal geografisch van elkaar gescheiden zijn. De ruimtelijke patronen voor continentale en intercontinentale stromen verschillen van elkaar, maar zijn wel duidelijk aan elkaar gekoppeld via distributie. Distributie zou daarom geconcentreerd moeten worden op knooppunten. Binnen PMR is tot nu toe tamelijk éénzijdig gekeken naar intercontinentale vervoersstromen.

*Conclusie:*

Er bestaat consensus dat de koppeling tussen continentale en intercontinentale vervoersstromen met name in de distributiesector plaatsvindt. Vanuit dit oogpunt zouden, geheel in tegenstrijd met de voorgaande conclusie, de distributie 'short sea' en de 'feeders' juist in mainport knooppunten bij elkaar geplaatst dienen te worden. Conclusie is dat het uit elkaar trekken van de vervoersstromen positief zou kunnen zijn voor het ruimtegebruik, maar als nadeel heeft dat het vervoer tussen terminals zal toenemen.

*3.2.5 Lege containers*

Veel ruimte in de haven wordt in beslag genomen door lege containers, dit is inherent aan continentale vervoersstromen. Circa 20-30% van de containers is leeg. Wat is voor deze lege containers de meest voor de hand liggende 'opbergplaats'?

*Grijze containers (naamloze containers) vs. gemerkte containers :*

Aangegeven wordt dat historisch gezien de container in eigendom is van de rederijen. Eigendom en lease kunnen echter in elkaar over gaan, waarbij een heel ander systeem van identificatie gebruikt dient te worden. Dit in verband met de zogenaamde 'grey boxes', naamloze containers. Door gebruik van elkaars containers zou de voorraad lege containers aanzienlijk lager kunnen zijn. Dit is het principe van de 'grey boxes', grijze containers. Aangegeven wordt dat de 'grey boxes' in werkelijkheid geen succes zullen zijn. Een aantal reders heeft dit reeds uitgeprobeerd, op dit moment nog niet met veel succes. Het is bekend dat bijvoorbeeld Maersk erg hecht aan de naam op de container, aangezien het heel duidelijk een imago heeft. Indien de industrie gestuurd zou kunnen worden, zouden alle containers naamloos moeten zijn.

Gevraagd wordt waarom de grote rederijen elkaars containers niet gaan gebruiken. Hierop wordt geantwoord dat men dit reeds heeft geprobeerd, de "Grand Alliance" levert bijvoorbeeld echter geen boxen uit. Alles heeft zijn ontwikkeling, timing en evolutie: in de toekomst zal marketing waarschijnlijk een nog belangrijker hulpmiddel worden en zal men eventueel meer naar de 'grey boxes' overgaan. De "branding" zal verhuizen van de box naar het systeem. Opgemerkt wordt dat de grote goede reders zeer consequent zijn in hun "branding", ook op de box. Een voorbeeld hiervan is Maersk. De naam is niet alleen een kwestie van "branding". Marketeers sturen steeds meer naar 'performance indicators'. Ook bijvoorbeeld APL heeft gekozen voor de naam op de container, zij staan bekend als één van de beste logistieke dienstverleners en noemen zich absoluut geen 'shipping line'. Zij hebben er redenen voor hun naam op de containers te tonen en dit lijkt te werken.

---

*Conclusie:*

De naam op de container vormt een onderdeel van de marketingstrategie. Aan de andere kant is het een enorme kostenpost, wat ervoor zou pleiten de naam van de boxen af te halen en meer gebruik te gaan maken van de 'grey boxes', oftewel naamloze containers.

*Lege containers:*

Lege containers zijn vaak een hinder op de terminal. Sommige terminals vragen een vergoeding voor het opslaan van de lege containers. Gedacht wordt dat in de toekomst meer lege containers in het achterland opgeslagen zullen worden, wat niet hoeft te betekenen dat ze niet meer in de havens benodigd zijn. Er zullen altijd lege containers achter de hand gehouden moeten worden voor korte-termijnacties.

Aangegeven wordt dat de benodigde ruimte voor lege containers tegen een bepaalde prijs verstrekt zou kunnen worden. Hierop wordt opgemerkt dat dit een principiële keuze is. Als je als overheid kiest voor containers krijg je de lege containers er ook bij.

Vanuit een ander oogpunt wordt opgemerkt dat aan lege containers voor een deel werkgelegenheid is verbonden die gewoonlijk plaatsvindt in de haven: dit betreft het schoonmaken en repareren van containers.

*Conclusie:*

Er bestaat consensus ten aanzien van het volgende: het aantal lege containers in de zeehaven zal dalen maar nooit verdwijnen. Om de lege containers op een andere plek dan de havens te krijgen dienen elders opslagmogelijkheden geboden te worden.

*3.2.6 Distributie*

Gevraagd wordt of het efficiënt zou zijn de distributieactiviteiten elders, bijvoorbeeld in Gorinchem, te plaatsen. Als reden hiervoor wordt aangegeven dat de distributieparks op de Maasvlakte voor erg veel extra vrachtverkeer zorgen. Gevraagd wordt naar de mening van de aanwezigen ten aanzien van deze gedachtengang.

Hierop wordt geantwoord dat de haven een logische plaats voor bepaalde distributieactiviteiten is, wat niet per definitie betekent dat deze activiteiten langs de grote kades dienen te worden uitgevoerd. Distributiecentra kunnen in principe "verderop" in de haven geplaatst worden. Het plaatsen van de distributieactiviteiten op een geheel andere locatie dan de haven is op economische gronden onverstandig: de goederen dienen dan een paar keer heen en weer gesleept te worden, wat overigens afhankelijk is van het soort goederenstroom. Het nut van distributie in en rond de haven van Antwerpen is inmiddels bekend.

Iemand anders merkt op dat iedere industriële activiteit zijn eigen vestigingsplaats 'zoekt' op basis van zijn eigen vestigingsplaatsen. Verreweg de meeste industrieën kiezen voor locaties landinwaarts. Aangegeven wordt dat in geval van distributie niet helemaal zonder de havens gewerkt kan worden. Vanuit de havenbeheerder wordt als volgt gedacht: op de containerterminal staat de lading even stil, dus is het logisch daar een distributielocatie te creëren. Deze raken inmiddels al vol; een deel van de activiteiten is zelfs naar het achterland verplaatst door gebrek aan ruimte in het havengebied.

---

De vraag die gesteld zou moeten worden, wordt opgemerkt, is of het havenbedrijf de voorkeur geeft aan een reder of een expediteur / verlader. Rotterdam is tot nu toe altijd meer de kant van de reder opgegaan, maar verladers zijn ook van belang. Dit is in de haven van Antwerpen duidelijk te zien: distributie is daar veel belangrijker.

Een ontwikkeling die in gedachten gehouden dient te worden is dat steeds meer verladers activiteiten uitbesteden tot en met de logistieke functie. In de toekomst zal "de logistieke dienstverlener" (third party logistics) een bepalende factor zijn.

*Conclusie:*

Er bestaat consensus onderling dat de distributieactiviteiten niet geheel uit de haven gehaald kunnen worden en verplaatst kunnen worden naar het achterland. Voor veel goederen zal dit economisch onvoordelig zijn, doordat de goederen dan heen en weer gesleept dienen te worden. Voor een deel zijn distributieactiviteiten echter toch naar het achterland verplaatst, vanwege ruimtegebrek in de haven.

*3.2.7 Ruimteproductiviteit*

Ruimteproductiviteit lijkt een heikel punt te zijn in de discussie. Vaak wordt Hong Kong als schoolvoorbeeld genoemd. Eén van de oplossingen voor het verbeteren van de ruimteproductiviteit wordt gezien in (a) hoger stapelen.

(a) Hoger stapelen:

Eén van de aanwezigen meldt dat in Singapore nog hoger gestapeld wordt dan in Hong Kong. Aangegeven wordt dat ECT in de toekomst ook hoger zal stapelen en efficiënter met ruimte zal omgaan. Dit gaat van op de nieuwe terminal van drie hoog naar vier hoog. Het gaat echter in kleine stappen.

Opgemerkt wordt dat het CPB in haar prognose voor de toename van de ruimteproductiviteit naar een periode over 20 jaar kijkt. Op die termijn zal één en ander veranderen, het wegnemen van knelpunten binnen een bepaald concept is een continu proces. Er zal ooit een tweede Maasvlakte nodig zijn, waarop anders gewerkt zal worden. Hoe beter de informatievoorziening binnen de keten is, hoe hoger de stapel kan worden (de goede staat altijd bovenop).

Hoger stapelen met 'random access' wordt niet als echt nieuwe techniek gezien. Het blijkt duurder te zijn dan gedacht. Aangegeven wordt dat de Vas-studie nuttig is, aangezien het een aantal elementen boven water haalt die een rol kunnen spelen om de ruimteproductiviteit te verhogen. Het toont echter ook aan dat van technologie niet alles verwacht kan worden.

De meest ruimteproductieve containerterminal ligt in Hong Kong. Hierbij spelen goede informatievoorziening en een goede beheersing van de vervoersstromen een grote rol. Wel wordt opgemerkt dat de faciliteiten daar heel anders zijn. Zo'n 20% van de kranen zijn drijvend; deze worden op de landlocatie meegeteld. Het beste voorbeeld van hoog stapelen is Singapore (40.000 TEU p/ha p/jr). Daar wordt 7 breed en 6 hoog gestapeld.

De (ruimte)productiviteit van een terminal is ook afhankelijk van het feit of de boot wel of niet op afroep behandeld kan worden. Aangegeven wordt dat men in Noordwest-Europa een schip niet laat wachten.

Als de grote containerstromen continu geladen en gelost kunnen worden (zonder stapelen in een tussenstek) zou de ruimteproductiviteit enorm te verbeteren zijn. Als er inefficiënties bestaan daalt de ruimteproductiviteit,

---

derhalve dient eerst naar de efficiëntie gekeken te worden. Aangegeven wordt dat, indien in ogenschouw wordt genomen hoe lang de containers momenteel in de haven blijven staan geconcludeerd kan worden dat het niet haalbaar is om de lading in Noordwest-Europa binnen 12 uur weg te werken. In Hong Kong is dat veel gemakkelijker, doordat het merendeel van de lading 'transshipment' (zee / zee) betreft. In Noordwest-Europa zou 25.000 TEU p/ha p/jr haalbaar moeten zijn. De wijze waarop de lading wordt afgehandeld is in de Europese context van concurrerende havens en terminals echter sterk afhankelijk van de wensen van de klant.

Het opslaan van containers is in Antwerpen goedkoper dan in Rotterdam. De behandeling daarvan ook, mede door het monopolie dat in Rotterdam bestaat. Er zou eigenlijk een concessie verleend moeten worden aan de meest efficiënte afhandelaar.

Gevraagd wordt wat over 15 jaar mogelijk is op het gebied van de ruimteproductiviteit. Aangegeven wordt dat het dan al zeer mooi zou zijn als gemiddeld 25.000 TEU p/ha p/jr gehaald zou kunnen worden. Tevens wordt opgemerkt dat bij de nieuwe terminal van Maersk op het schiereiland van ECT op de Maasvlakte al rekening wordt gehouden met deze doorzet.

*Conclusie:*

Nieuwe (random-access) stapelsystemen ziet men niet snel ontstaan. Op basis van de huidige technologie zijn wel een aantal verbeteringen mogelijk, bijvoorbeeld door betere informatievoorziening. Hoe beter de informatievoorziening, hoe hoger gestapeld kan worden.

(b) Statijden:

Gevraagd wordt wie deze bepaalt? Aangegeven wordt dat in een situatie van competitie de verlader de baas is. Als de haven monopolist is worden de statijden gedictieerd door de havenbeheerder, zoals in Hong Kong, en wordt een hoge prijs voor de statijd betaald.

Het CPB geeft in de 2nd opinion op de PMR sectorstudie containers aan dat een verlaging van de statijden een manier is om hoge kosten te voorkomen: zo kan voor een kortere statijd korting worden gegeven en zou een systeem kunnen worden bedacht waarin de lasten van de rederij niet veranderen en de statijden toch korter worden.

Opgemerkt wordt dat er op dit soort punten geen 'give aways' verstrekt zouden moeten worden. Er zou beter een deal tussen bijvoorbeeld België en Nederland gemaakt kunnen worden om tarieferosie te voorkomen. Indien men geen lading van elkaar afsnoept zouden beide landen er beter van worden. Door afspraken te maken de prijs voor de statijd iets kunnen stijgen. Daarnaast wordt aangegeven dat zowel de prijs als de kwaliteit van de afhandeling bepalend zijn.

Aangegeven wordt dat ook in de Rotterdamse praktijk nu al een progressief prijsbeleid gehanteerd wordt, echter afhankelijk van de onderhandelingen met de klant. Indien men de statijden echt wil beïnvloeden dient men met behoorlijke tariefdifferentiatie te komen.

De tarieven van Antwerpen zijn lager terwijl de klanten toch in Rotterdam blijven. Gevraagd wordt of gedacht wordt dat de klanten uit Rotterdam zullen vertrekken indien daar de prijs wordt verhoogd? Hierop antwoorden alle aanwezigen bevestigend.

---

Aangegeven wordt dat het in de vernieuwing van de contracten nooit gelukt is om extra prijsdifferentiatie binnen de contracten te maken. Dit wordt door een ander bevestigd. ECT voert ook druk uit om de containers snel van de terminal te krijgen. De 'terminalbusiness' is echter een volumekwestie. Het zal na jaren en jaren ook niet plotseling omslaan, tenzij in heel Europa (overal ruimtetekort) afspraken worden gemaakt.

Opgemerkt wordt dat de reden waarom een 'dedicated' terminalconcept niet werkt is, dat er geen zicht bestaat op de reële kostenstructuur. Indien deze transparanter wordt zal het systeem gaan werken. De reders zal een verandering in de kostenstructuur niet interesseren, indien ze een verhoging kunnen doorgeven aan de verladers. Hierop wordt opgemerkt dat reders geen dedicated terminalconcept met vaste afspraken willen, omdat ze zich dan committeren terwijl ze flexibel willen zijn. Iemand anders merkt op dat er één eigenaardigheid is: in geval van een eigen terminal waar een ruimtetekort ontstaat blijkt dat men veel efficiënter kan werken. Dit is dan in het eigen belang; het is dus niet onmogelijk.

*Conclusie:*

De aanwezigen zijn het erover eens dat een geïsoleerde prijsverhoging voor het opslaan van lading geen gewenste oplossing voor het verminderen van de statijden biedt. In samenhang met andere haven, met name Antwerpen kunnen afspraken gemaakt worden. Er zal dan lading uit Rotterdam vertrekken. Aan statijden is hoogstwaarschijnlijk alleen door ketenefficiëntie iets te veranderen, onder andere door informatietechnologie.

(c) Inland-terminals:

Reders geven vaak aan dat hun klanten verwachten dat zij voor een bepaalde tijd opslag organiseren. Wat een reder doet is een 'serviceverlening' die ruimte vergt. Het idee bestaat dat deze opslag dicht bij de klant zou kunnen plaatsvinden of dat ergens anders (buiten het havengebied) een oplossing kan worden gezocht.

d) ICT:

Dit onderwerp is tijdens deze sessie niet aan de orde gekomen. Na deze bijeenkomst is nog een middagsessie gehouden, waar experts aanwezig waren op dit gebied. Derhalve is ervoor gekozen dit onderwerp tijdens die sessie aan de orde te laten komen. Wel is opgemerkt dat ICT een instrument is om de ruimteproductiviteit te verbeteren.

e) Piekbelasting:

Ten aanzien van piekbelasting is men van mening dat door de continuere vervoersstromen de piekbelasting wegvalt. Consensus bestaat dat de pieken kleiner zullen worden door de hogere afvaartfrequenties. Hierbij bestaat nog wel de piek van de incidenten.

f) Grondprijs:

Ruimte kan beter benut worden. Eén van de instrumenten daarvoor is een kosten dekkende grondprijs in Rotterdam. Er kan een grondprijsbeleid gevoerd worden, uiteraard met consequenties voor de vervoersstromen.

*3.2.8 Algehele conclusie t.a.v. het verbeteren van ruimteproductiviteit*

Voor de eigenaren van containerterminals is het moeilijk zelfstandig maatregelen te nemen ten aanzien van de opslag van containers. De overheid zou de oplossing hiervoor moeten zoeken in de invloed van grondprijzen. Ruimte is een afgeleide als onderdeel van het bedrijfsoptimalisatieproces, maar is nu door het ruimtegebrek in de Rotterdamse haven in beeld gekomen.

---

Inland-terminals en ICT zullen helpen de ruimte beter te benutten, ook een vermindering van de statijd biedt mogelijkheden. Het vas-concept is niet echt te realiseren, wordt over het algemeen gedacht. Ruimteproductiviteit en het verbeteren daarvan blijft een zeer complex onderwerp.

---

## 4 Bijeenkomst 26 november, middag

---

### 4.1 Inleiding

De opkomst bij de middagsessie die werd gehouden was helaas minder grootschalig dan die van de ochtend. Aanwezig waren de volgende personen: dhr. van Dijk, dhr. Henstra, mw. Kunst, dhr. M. van Muijen, mw. V.C. Pluut, mw. Van Raalte, dhr. J. van der Zande.

Helaas konden de volgende personen niet bij de bijeenkomst aanwezig zijn: dhr. Bouwman, dhr. van Hoek, dhr. Hoenders, dhr. Marges, mw. Naaijken, dhr. De Smedt.

De agenda voor de bijeenkomst was overeenkomstig aan die van de ochtendsessie en bestond derhalve uit het volgende:

1. Inleiding;
2. Relatie short sea - feeders;
3. Continentaal vervoer;
4. Lege containers;
5. Distributie (in relatie tot containerontwikkelingen);
6. Ruimteproductiviteit:
  - a) hoger stapelen;
  - b) statijden;
  - c) inland terminal-beleid;
  - d) ICT;
  - e) piekbelasting;
  - f) grondprijs.

Gezien de verschillen in achtergrond van de deelnemers aan respectievelijk de ochtend- en de middagsessie, zijn de uitkomsten van de discussies op sommige punten anders. Dit betreft een verschil in visies.

### 4.2 Verslag van de vorige bijeenkomst

#### 4.2.1 Inleiding

De heer van Muijen heet iedereen van harte welkom en geeft kort weer wat de reden is geweest om deze bijeenkomst te organiseren als samenwerking van PMR met Consept. Tijdens de eerste bijeenkomst is met name gediscussieerd over algemene containerontwikkelingen, deze bijeenkomst zal worden benut om specifieker op bepaalde onderwerpen in te gaan. Doelstelling van de bijeenkomst is het verkrijgen van meer inzicht in de ontwikkelingen in de containersector en de herkomst van verschil in visies. Dit om zo mogelijk tot overeenstemming te komen omtrent bepaalde ontwikkelingen. Aan de hand van de conclusies die naar aanleiding van de bijeenkomst getrokken kunnen worden komen mogelijk hiaten in onderzoek naar voren, die vervolgens kunnen worden voorgelegd aan de projectdirectie PMR.

---

#### 4.2.2 Verslag 1<sup>e</sup> ronde tafelbijeenkomst

De aanwezigen wordt gevraagd of er nog opmerkingen zijn naar aanleiding van het verslag van de vorige bijeenkomst, dat ter kennisneming aan alle deelnemers is toegestuurd.

Opgemerkt wordt dat het erop lijkt dat door de verhoging van de capaciteit en de verbetering van de kwaliteit van de Middellandse Zeehavens meer lading via Zuid-Europa (Gioia Tauro) zal gaan. Dan zou er toch iets minder naar zijn van de opmerking in het vorige verslag dat de grote stromen alleen naar Rotterdam gaan en vervolgens per spoor naar Zuid-Europa. In de Middellandse Zeehavens zijn alternatieven voor bestemmingen tot Noord-Europa (Hamburg, Bremen) en het Midden-Oosten. Gevraagd wordt naar de verwachtingen ten aanzien van Oost-Europa. Hierop wordt opgemerkt dat het Rotterdamse verzorgingsgebied, in concurrentie met onder andere Duitse havens, enigszins zou kunnen opschuiven naar het Oosten. De komst van de grote containerschepen is echter van positieve invloed op de Rotterdamse positie. De grootste dreiging voor de Noordwest-Europese havens vanuit Zuid-Europa heeft betrekking op de lading die vanuit het Verre Oosten wordt vervoerd naar bestemmingen in Midden- en Zuid-Europa.

Aangegeven wordt dat er, indien naar de mondiale vervoersstromen gekeken wordt, twee 'loops' te zien zijn en er geen 'round the world'-concept ontstaat.

Opgemerkt wordt dat uit het verslag blijkt dat tijdens de vorige bijeenkomst is gesproken over het relatief teruglopen van marktaandeel van Rotterdam in de HLH-range. Gevraagd wordt welke oorzaken daarvoor werden genoemd. Hierop wordt geantwoord dat dit de deconcentratietendens was, doordat volumes enorm stijgen is het mogelijk dat bepaalde 'strings' meer of andere havens gaan aandoen. De prognose dat het marktaandeel stijgt werd in brede kring als te positief gezien, gesteld werd dat het mooi zou zijn als Rotterdam het marktaandeel zou kunnen behouden. Hierop wordt opgemerkt dat dit eveneens afhankelijk zal zijn van de gebruikte definitie voor het marktaandeel. Het volumeaspect is heel valide; bij een groter volume gaan reders anders met havens om. Als het marktaandeel aan de zee kant daalt hangen allerlei aspecten daarmee samen, o.a. de kwaliteit van de afhandeling. De "buiten de sluis"-activiteiten van Antwerpen spelen een rol in de HLH-range. Antwerpen zal naar verhouding harder groeien dan Rotterdam, zo ook Duitsland. Dit geldt voor het relatieve marktaandeel van de betreffende havens en niet voor de absolute afgehandelde volumes. De achterlandverbindingen van Rotterdam zijn een zeer groot voordeel; daar zou de nadruk op moeten liggen. Hierop wordt opgemerkt dat in aanvulling genoemd kunnen worden: een goede informatievoorziening en de informatietechnologie.

Gevraagd wordt of gesteld kan worden dat in Rotterdam voor containers meer aandacht besteed wordt aan de zeezijde dan aan de landzijde, terwijl Rotterdam zich op dat laatste meer zou moeten richten. Hierop wordt geantwoord dat de zee- en landzijde inderdaad niet meer los van elkaar te zien zijn.

Op een vraag naar de rol van ICT wordt opgemerkt dat Hutchison op één terminal na geen gebruik maakt van volledig geautomatiseerde terminals. De ruimteproductiviteit op de terminals is verbeterd door investeringen in informatietechnologie, in Hong Kong werd men hiertoe mede gedwongen door de gehanteerde grondprijzen.

Op de vraag naar het voordeel van een dedicated terminal versus een multi-user terminal wordt aangegeven dat Hutchison tot nu toe altijd bewust heeft gekozen voor multi-user terminals. Dit is echter altijd afhankelijk van de wensen

---

van de klant, er zijn geen garanties te krijgen (in die zin is het een nadeel). De voordelen van een multi-user terminal komen voort uit de gelijke behandeling van alle klanten. In een privatiseringscontext wordt gauw gedacht dat, indien een dedicated terminal wordt gebruikt, de eigen klanten beter behandeld worden. Door de toename in volumes gaat Hutchison steeds meer in de richting van dedicated terminals, dit mede door de samenwerking die tussen rederijen ontstaat. De investeringskosten voor dedicated terminals vormen echter een hoge drempel. Voor Hutchison is het een vraag voor de toekomst of er meer de rederijkant wordt opgegaan of dat meer gericht wordt op het achterland. De manier van omgaan met de klant is anders, zeker ook door de groottes van de volumes door meerdere havens.

*Conclusie.*

Door investeringen in informatietechnologie kan de ruimteproductiviteit vergroot worden. De opkomst van Middellandse Zeehavens kan met name een bedreiging vormen voor het marktaandeel van de Noordwest-Europese havens, voor lading naar Midden- en Oost-Europa.

*4.2.3 Relatie 'short sea' – feeders en continentaal vervoer*

Aangegeven wordt dat 'short sea' vrijwel altijd continentaal vervoer betreft, wat een aandeel van 80-90% in het totale vervoer heeft in Europa. Het feedervervoer is het verlengde van intercontinentaal vervoer. Aan de aanwezigen wordt gevraagd of deze twee vervoersstromen gecombineerd kunnen worden.

Opgemerkt wordt dat vaak gedacht wordt dat 'deepsea' op de Maasvlakte geplaatst moet worden en dat short sea uit Rotterdam moet worden gehaald en naar de hubs dient te worden verplaatst. De short sea activiteiten die weinig of geen relatie hebben met het feedervervoer zouden ook verplaatst kunnen worden. Er bestaan echter drie soorten bedrijven: diegenen die echt alleen short sea vervoer hebben (deze bedrijven zouden van deepsea activiteiten gescheiden kunnen worden), het echte 'feeder' verkeer dat deels door de reder zelf gedaan wordt en deels wordt uitbesteed aan specialisten, en dan is er nog een grijs tussenstuk waarin beide vervoersstromen behandeld worden.

Opgemerkt wordt dat de vraag dient te worden gesteld of er een effect op het ruimtebeslag zal zijn, indien de twee vervoersstromen gecombineerd worden. Indien dit niet het geval is heeft het geen zin hierover te discussiëren. Aangegeven wordt dat één van de groeisectoren ro-ro betreft; dit zou op de Maasvlakte geplaatst moeten kunnen worden indien het short sea vervoer en het feedervervoer in elkaars nabijheid zijn gelokaliseerd. In de ochtendsessie die is gehouden werd gemeld dat dit toch wel ideaal zou zijn. Hierop wordt opgemerkt dat het voorbeeld van ro-ro een heel duidelijke is, deze activiteit kan (waarschijnlijk) eventueel naar een ander gebied dan Rotterdam verplaatst worden. Bij ander short sea en feedervervoer ligt het heel anders. Feeders hebben te maken met een moederschip en short sea heeft goede achterlandverbindingen nodig. Hieraan zou een alternatief voor Rotterdam op z'n minst aan moeten voldoen.

Verder wordt aangegeven dat de vraag zou moeten zijn: wordt er nu veel short sea overgeslagen op de Maasvlakte en is dit gekoppeld aan 'feeders'? Deze vraag zou aan short sea specialisten gesteld moeten worden.

*Conclusie:*

Een combinatie van short sea en feederstromen heeft alleen zin indien dit zorgt voor een vermindering van de ruimtevraag. Het is echter een vraag die aan short sea-specialisten gesteld zou moeten worden. Wel kan worden gesteld dat

---

die short sea activiteiten die weinig of geen relatie hebben met het feedervervoer uit Rotterdam (bedrijven die echt alleen short sea activiteiten hebben) verplaatst zouden kunnen worden.

*Besloten wordt wat minder in te gaan, gezien de specialismen van de aanwezigen, op de onderwerpen continentaal vervoer en distributie en de aandacht meer te richten op ICT.*

#### *4.2.4 Continentaal vervoer*

Hierover wordt opgemerkt dat het gevoel bestaat dat continentaal vervoer voor de Maasvlakte niet zoveel betekent, dit is met name intercontinentaal vervoer. Continentaal vervoer is meer van belang voor de Eem-/Waalhaven.

#### *4.2.5 Distributie*

Opgemerkt wordt dat vanuit een intermodaal netwerkmodel kan worden gesteld dat distributieactiviteiten idealiter vanuit een multimodaal vervoersknooppunt zouden moeten worden uitgevoerd. In Rotterdam is bij iedere containerterminal een distributieknooppunt ontwikkeld. Een van de aanwezigen merkt op te willen pleiten voor distributie buiten de haven. Na een korte discussie is de conclusie als volgt:

#### *Conclusie:*

De plaats van distributie hangt mede af van de locatie waar de klanten gevestigd zijn. Indien veel te distribueren lading via zee gaat zal gekozen worden voor een distributielocatie bij de haven. De vestigingsplaats van de klant betreft altijd een keus van de klant die moeilijk door overheden te beïnvloeden is, behalve door prijs (subsidies).

#### *4.2.6 Lege containers / hoger stapelen en ruimteproductiviteit*

*Tijdens de bijeenkomst is ervoor gekozen de discussie over de onderwerpen lege containers en ruimteproductiviteit met name te richten op de mogelijkheden van ICT.*

#### *Lege containers en hoger stapelen:*

Veel ruimte in de haven wordt in beslag genomen door lege containers, dit is inherent aan continentale vervoersstromen. Circa 20-30% van de lading is leeg. ICT zou in het efficiënter omgaan met lege containers een rol kunnen spelen. Gevraagd wordt naar de visie van de aanwezigen ten aanzien van de toekomst.

Aangegeven wordt dat de hoeveelheid lege containers in omloop kan worden verminderd door het invoeren van grijze c.q. naamloze containers. Het succes hiervan is echter afhankelijk van de acceptatie door de markt. Een andere oplossing om tijd te besparen is het invoeren van 'stacking' op depots in het achterland. Verder wordt opgemerkt dat met ICT voor zowel lege als volle containers altijd verbeteringen zijn te behalen. Het besluit tot hoger stapelen kan niet zomaar genomen worden. De gehele terminal equipment is afgestemd op een bepaalde hoogte van stapelen.

ECT "stackt" momenteel random, wat inefficiënt is. Daardoor zijn veel meer bewegingen nodig. Dit zou door voorkennis beïnvloed en verbeterd kunnen worden. Aangegeven wordt dat de vraag hoe hoog kan worden gestapeld afhankelijk is van de keuze voor de terminaloperatie. In geval van een volledig geautomatiseerde terminal is de keuze vanuit een bedrijfseconomisch oogpunt genomen en is arbeid kennelijk de meest schaarse dus dure factor.

---

Opgemerkt wordt dat er twee maxima voor hoger stapelen bestaan: operationeel (kan verbeterd worden door meer informatie) en technisch (kun je niets aan veranderen). Rederijen geven vaak geen informatie over bijvoorbeeld de eindbestemming. Hierop wordt aangegeven dat de eindbestemming niet persé hoeft te worden gegeven om een efficiëntieverbetering te realiseren; informatie ten aanzien van tijd en modaliteit eveneens van belang zijn en vaak bekend bij de rederij. Deze informatie zou men op de terminal idealiter vóór het lossen moeten hebben, want anders staat de container al verkeerd als de informatie aankomt. De reder weet voor 40% van de lading wel degelijk wat de eindbestemming is.

De haalbaarheid van bepaalde terminalsystemen hangt samen met de realiteit voor Noordwest-Europa. Arbeidskrachten in Azië zijn goedkoop; daarom wordt daar geen gebruik gemaakt van geautomatiseerde systemen. Over vergelijkingen tussen landen of havens valt alleen iets zinnigs te zeggen indien er sprake is van vergelijkbare situaties. Aangegeven wordt dat grondprijsoverwegingen uiteraard nog nooit een grote rol hebben gespeeld. Door de politieke discussie wordt het nu zwaarder meegenomen.

Een groot probleem voor hoger stapelen wordt gevormd door het random "stacken". Om de efficiëntie van het systeem te kunnen verbeteren is het nodig over informatie te beschikken ten aanzien van het tijdstip waarop de container aankomt en waarop hij weggaat, of ten aanzien van de eindbestemming. Indien deze informatie bekend is kan een hogere bezettingsgraad worden gehanteerd zonder voortdurend heen en weer te slepen met containers. Aangegeven wordt dat varianten in informatiebeheersing bestaan: inter company vervoer is ook een vorm van voorinformatie die van belang is (dit geldt allemaal voor de import). Voor elke stapelhoogte geldt echter het volgende: hoe hoger de stapel en / of de bezettingsgraad, hoe positiever de invloed van voorkennis op de efficiëntie.

Gevraagd wordt of de invoering van een 'cargo card' ruimtewinst zou kunnen opleveren. Hierop wordt geantwoord dat het zorgt voor een betere informatievoorziening, het is een hulpmiddel. Uiteindelijk kan hiermee een verhoging van de omloopsnelheid gerealiseerd worden. Indien van de reder informatie wordt verwacht zal er ook iets tegenover moeten staan.

Na vragen over doorzetmogelijkheden in TEU p/ha p/jr wordt opgemerkt dat voor een wereldwijde vergelijking zoveel randvoorwaarden een rol spelen dat het heel gevaarlijk is cijfers te vergelijken tussen terminals met een heel andere lading, dwell time, etcetera. Er kunnen daarover geen algemene uitspraken worden gedaan, zelfs niet binnen één groep als Hutchison. Hoger stapelen is vanuit het oogpunt van de terminal ook helemaal niet interessant, het totaalproces wordt mede op basis van de grondprijzen geoptimaliseerd. De stapelhoogte is één van de zeer vele variabelen. Dat Maersk hoger stapelt dan ECT (één van de punten die door het CPB wordt aangegeven in de 2nd opinion op de PMR sectorstudie containers) is geen wonder, het is bij Maersk geen optimalisering van een geautomatiseerde terminal. Dat de stapelhoogte binnen ECT stijgt komt door de nieuwe terminals waar de containers hoger gestapeld gaan worden.

#### *Conclusie:*

Dankzij informatietechnologie kan de voorkennis over containerstromen vergroot worden en de ruimte beter worden benut. Door een betere informatievoorziening kan beter gepland en hoger gestapeld worden bij een gelijk blijvend aantal handelingen. De maximale stapelhoogte is afhankelijk van meerdere factoren, waaronder de gekozen terminaloperatie. Naast een

---

operationele maximale stapelhoogte, die te verbeteren is door meer informatie, is echter ook een technisch maximum. Het totale proces van optimalisering van het ruimtegebruik wordt mede gebaseerd op de gehanteerde grondprijzen.

#### *4.2.7 Ruimteproductiviteit*

Ruimteproductiviteit lijkt een heikel punt te zijn. Vaak wordt Hong Kong als voorbeeld genoemd van een haven met een hoge ruimteproductiviteit. Eén van de oplossingen voor het verbeteren van de ruimteproductiviteit wordt gezien in hoger stapelen (zie bovenstaande).

##### *(a) Statijden:*

Het terugdringen van statijden (of dwell time) is een ander onderwerp dat als oplossing wordt aangedragen. De statijden zijn nu gemiddeld 3-4 dagen. Indien dit wordt teruggebracht scheelt het aanzienlijk in ruimteproductiviteit.

Gevraagd wordt of een verbetering van de ruimteproductiviteit ook mogelijk geacht wordt door meer toepassingen van ICT. Aangegeven wordt dat een verbetering deels door ICT te behalen valt en deels door prijsbeleid, iets dat ook in de CPB studie wordt aangegeven. Opgemerkt wordt dat rederijen terminals vaak beschouwen als goedkope parkeerplaats, terwijl opslag van containers juist iets is dat als extra service door de terminals geboden wordt. Als in de hele wereld voor extra statijd zou worden gefactureerd, zou hierin snel een daling te zien zijn. Op dit gebied is substantiële winst te behalen (inland-terminals slaan vaak lege containers op voor een heel laag bedrag).

Het CPB geeft op blz.12 aan wat de argumenten zijn voor het beperken van de statijd. Echter, ook indien de kosten voor de opslag van containers stijgen zullen toch redenen zijn voor rederijen om in Rotterdam te blijven. Aangegeven wordt dat de terminal een element is in de hele keten. Het behalen van geïsoleerde voordelen is erg moeilijk te bereiken, juist omdat er zoveel partijen in de keten zijn die van elkaar afhankelijk zijn. De partijen zien hoe langer hoe meer de invloed van ICT. Voordelen behalen vereist transparantie.

De winst van ICT is dat het kan helpen, maar de voordelen blijken niet goed te verdelen over de partijen. De voordelen van het CPB zijn theoretische, bij een prijsstijging zul je in de praktijk echt ontwijkgedrag zien. Het is de vraag of dit door prijsdifferentiatie ook kostenneutraal kan.

##### *Conclusie:*

ICT kan mogelijk bijdragen tot het terugdringen van statijden. Waar de voordelen daarvan dan neerslaan is niet duidelijk, deze blijken niet goed te verdelen over de partijen.

##### *(c) Inland terminal-beleid:*

Een inland-terminalbeleid wordt genoemd als optie om het ruimtebeslag in de haven te verminderen. Aangegeven wordt dat dit inderdaad een optie is, maar mede afhankelijk is van het soort bedrijvigheid waarvoor een havenbedrijf kiest. Is de keus voor activiteiten met toegevoegde waarde naar het achterland te verplaatsen of om die op de Maasvlakte te plaatsen? Macroeconomisch zal dit niet veel uitmaken, regionaal echter wel degelijk. De keuze ten aanzien van inland terminals hangt verder nauw samen met distributie.

##### *Conclusie:*

De keuze voor inland-terminals is afhankelijk van een aantal elementen, waaronder het soort bedrijvigheid waarvoor een havenbedrijf kiest en zal nauw samenhangen met de distributieactiviteiten.