

Groei Rotterdamse haven houdt aan

Rotterdam De Nederlandse economie mag dan moeizaam draaien, de Rotterdamse haven doet het prima. In het eerste kwartaal groeide de overslag van goederen en containers met 3 procent. En de cijfers over het eerste half jaar die vandaag bekend worden, zullen ook een verdere groei laten zien. Maar de groei heeft ook een keerzijde: overlast en onveiligheid.

Cijfers van vandaag erg positief ondanks crisis van Nederlandse economie

Hans Smits

Bedrijven investeren fors in Tweede Maasvlakte

De Rotterdamse haven zet zichzelf graag neer als een van de motoren van de Nederlandse economie. Dankzij de groeiende export en de florerende wereldhandel maakt Rotterdam dat nu ook waar.

De Rotterdamse haven is goed voor een kleine 4 procent van het totale nationale inkomen in Nederland. Meer dan 150.000 mensen verdienen er direct of indirect hun boterham. Met de komst van de Tweede Maasvlakte, het nieuwe haventerrein, zal de werkgelegenheid met nog eens 20.000 stijgen, is de verwachting.

De groei houdt voorlopig ook aan, zegt Wim van Sluis, voorzitter van de havenwerkgeversvereniging Deltalinqs. „De haven zit op de internationale economische golf, niet op de nationale. En de wereldhandel groeit, evenals de export. En daar profiteert Rotterdam van.

Wereldwijd zit de groei er nog goed in. Azië, Afrika en Zuid-Amerika groeien flink en ook de VS hebben de crisis achter zich gelaten. Dat merken de havenbedrijven in Rotterdam ook, zoals bij de containeroverslag. Op de Tweede Maasvlakte wordt inmiddels hard gebouwd aan nieuwe containerterminals. Van Sluis verwacht dat die in 2020 al op volle capaciteit zullen draaien. Want Rotterdam is ook een grote overslaghaven. „Zo n 35 procent van de containers die in Rotterdam aankomen gaan via de kustvaart naar andere Europese havens, legt Hans Smits, directeur van het Havenbedrijf uit. Het is efficiënter om alles met een groot schip naar Rotterdam te vervoeren en het dan met kleinere schepen verder te vervoeren, dan al die havens afzonderlijk aan te doen.

overlast

Maar de groeiende goederenstroom zorgt ook voor toenemende overlast. „Dat is een issue, erkent Smits. „De verkeersdrukke neemt nu toe en daarmee de overlast. Het Havenbedrijf zet daarom in op meer vervoer via het spoor en de binnenvaart. Ook moet het vrachtverkeer schoner worden. „Er moet nog wat infrastructuur bij, zoals de Blankenburgtunnel. Maar de bedoeling is dat de totale overlast minder wordt door schonere en slimmere vervoersoplossingen.

Rotterdam is niet alleen een containerhaven, de regio staat ook vol met chemische en petrochemische fabrieken en raffinaderijen. Olie speelt een belangrijke rol en dat zal alleen maar meer worden. „Een goed voorbeeld is de rol die Rotterdam speelt in de export van Russische stookolie. Die komt met kleine tankers vanuit de regio rond Sint Petersburg naar Rotterdam. Hier gaat de olie in een opslagtank waarmee een grote supertanker wordt gevuld die de olie naar Singapore brengt. De Rotterdamse haven is daarmee een belangrijk knooppunt in de internationale handelsstromen. „De Russische olie-export via Rotterdam zal nog flink groeien in de toekomst, verwacht Van Sluis. „Bedrijven investeren fors in de nieuwe Tweede Maasvlakte. Maar ook in het bestaande havengebied worden miljarden geïnvesteerd, zoals in aanpassingen van raffinaderijen en in energiecentrales, verklaart Smits. Energie en chemie zijn speerpunten bij de groei. Die groei is niet vanzelfsprekend. Met name uit het Midden-Oosten en Azië neemt de concurrentie toe.

antwerpen

Rotterdam denkt zijn concurrentiepositie te verbeteren door meer samen te werken met Antwerpen. „Daardoor kunnen we van schaalvoordelen profiteren. Chemische bedrijven zijn erg met elkaar verknoot. De bedrijven zijn vaak erg specialistisch, ze leveren producten aan elkaar. Door bedrijven met elkaar te verbinden via pijpleidingen is de leveringszekerheid een stuk groter. Ook kunnen bedrijven profiteren van een uitgebreid ondersteunend netwerk zoals onderhoudsbedrijven, somt Smits op.

Dat uitgebreide netwerk was voor het Finse Neste Oil een belangrijke reden om 670 miljoen euro te investeren in een nieuwe raffinaderij voor biobrandstoffen. „Rotterdam is het belangrijkste Europese knooppunt van grondstoffen en brandstoffen, legt directeur Bart Leenders uit. „Bovendien hebben we hier ook partners gevonden waarmee gezamenlijk en op efficiënte wijze stoom, stroom en koelwater worden gedeeld. Ook heeft Rotterdam een sterk netwerk van toeleveranciers. Een installatie moet veilig en efficiënt beheerd worden en dat kan alleen met vaklieden

veiligheid

Met de opmerking over de veiligheid haalt Leenders een gevoelig punt aan. Want recent bleek dat de veiligheid van de burgers niet altijd gegarandeerd te zijn. Bij het tankopslagbedrijf Odfjell was van alles mis. Het tankopslagbedrijf in de Botlek kwam jaren achtereen weg met achterstallig onderhoud. Controledienst DCMR vertrouwde op gegevens die de bedrijven zelf aanleverden over hun veiligheidsprestaties en onderhoudswerk. Zelf kunnen de twintig controleurs niet alle duizenden opslagtanks en honderden kilometers aan leidingen controleren. De DCMR heeft teveel vertrouwd op dit systeem, constateert de toezichthouder zelf naar aanleiding van het Odfjell-schandaal. Met de tijdelijke sluiting van Odfjell, dat bijna driehonderd tanks in het Botlekgebied heeft, is de Rotterdamse haven 5 procent van de totale opslagcapaciteit kwijt. De affaire met Odfjell werpt een forse smet op de hele sector. Zelf neemt het Havenbedrijf liever Neste Oil als voorbeeld van de nieuwe koers van de haven.

Olie zal de komende twintig jaar nog wel de dominante brandstof blijven, maar toch wil Rotterdam voorop lopen met duurzame brandstoffen. Dat past ook goed in het groene imago dat de haven wil uitstralen. Maar ook daar valt wel wat af te dingen vindt Maarten van Biezen, onderzoeker bij Natuur & Milieu. „Ze hebben goede doelstellingen, maar of ze die halen is de vraag. Bovendien is het vreemd dat ze zeggen voor duurzaam te gaan, maar wel de

komst van een kolencentrale toestaan. De Rotterdamse haven mag wel wat meer leiderschap tonen als het om duurzaamheid gaat. Alleen goede bedoelingen is niet genoeg.