

Portlantis. Uitzicht op Maasvlakte 3

In mijn jeugd ben ik regelmatig door mijn ouders meegenomen naar Eur-o-rama, een paviljoen in de Rotterdamse haven gevestigd op de 'Kop van de Beer', in het uiterste westen van Europoort. Precies op de plek waar nu de sapfabriek van Innocent gevestigd is. Eur-o-rama was een modernistisch paviljoen aangelegd om de bouw van de eerste Maasvlakte te kunnen volgen. Ruim vier decennia later opende bezoekerscentrum Futureland zijn deuren, gelegen op de eerste Maasvlakte. Dit bezoekerscentrum had dezelfde functie als Eur-o-rama: informatie over de bouw van de tweede Maasvlakte, en nu nam ik mijn eigen kinderen mee. Begin 2024 sluit Futureland en opent op de tweede Maasvlakte het nieuwe havenervaringscentrum 'Portlantis', ontworpen door het fameuze bureau MVRDV. Portlantis—benieuwd welke stimulerende middelen de bedenker van deze naam gebruikte—ligt aan het Maasvlaktestrand nabij Distripark Maasvlakte-West. Voor mij is het logisch dat dit derde bezoekerscentrum uit gaat kijken op de bouw van de derde Maasvlakte, dat daarmee ten westen van het Maasvlaktestrand zal komen te liggen. Het bezoekerscentrum is niet voor niets behoorlijk hoog, want moet zicht bieden over de duinenrij heen.

Het is inmiddels duidelijk dat extra ruimte in de Rotterdamse haven nodig is. Kijk naar de groei op de Maasvlakte. De deepsea-terminals op de eerste en tweede Maasvlakte laten spectaculaire groeiplannen zien, waarmee de capaciteit van de deepseacontaineroverslag toeneemt met bijna 50%: van 17,8 miljoen TEU naar 26,6 miljoen. Tenminste als alle plannen doorgaan. In no time is voorts Distripark Maasvlakte-West uit de grond gestampt, is Maersk bezig met een indrukwekkend nieuw warehouse en crossdockcentrum voor verslogistiek, ontwikkelt de Waalhaven Group een empty-depot naast de Euromax-terminal, bouwt Neste een bio-raffinaderij en wordt niet ver van Portlantis een electrolyzer park ontwikkeld, waar Shell druk aan het bouwen is. Gelukkig kan nog nieuw land opgespoten worden in de Prinses Alexiahaven.

Maar deze investeringen zijn klein bier vergeleken met de investeringen die in de toekomst nodig zijn om de energie- en grondstoffentransitie te kunnen realiseren. Uit onderzoek van TNO voor SmartPort blijkt dat er veel ruimte nodig is voor een koolstofneutrale haven. Heel veel ruimte. Op weg naar een vierde bezoekerscentrum rond 2040?

29 november 2023 | Nieuwsblad Transport

Transitiejaar voor de containersector

2023 was niet bepaald een jaar als alle andere in de containerwereld. Er was sprake van een aantal ontwikkelingen dat wijst op een structuurverandering.

Ten eerste laat de containeroverslag na 2022 ook in 2023 een forse afname zien. Nam de containeroverslag in Rotterdam in 2022 met 5,5% af, gemeten in de standaardmaat TEU, in de eerste negen maanden van 2023 was sprake van een verdere afname met zelfs 7,2%. Daarmee belandt de overslag waarschijnlijk onder de 14 miljoen TEU, terwijl dat

in 2021 nog 15,3 miljoen was. Het is in de geschiedenis van de Rotterdamse haven nooit voorgekomen dat twee jaar achtereenvolgend een dergelijke afname in de containeroverslag is opgetreden. Het Havenbedrijf Rotterdam wijst op lagere wereldwijde groei, inflatie, geopolitieke spanningen en hogere consumentenuitgaven aan diensten. Het weekblad *The Economist* neemt een wereldwijde trendbreuk waar die ze 'homeland economics' noemt. Een ontwikkeling waarbij de wereldhandel structureel afneemt door protectionisme en een terugkeer van industriebeleid, zoals de Inflation Reduction Act in de VS. De groei van containervolumes ligt de laatste jaren structureel onder de groei van het wereldwijde BNP, terwijl de containermarkt traditioneel met een factor drie harder groeide.

Ten tweede is het opmerkelijk dat twee terminals in de Rotterdamse haven in 2023 de beslissing hebben genomen om uit te breiden. De RWG-terminal met 1,8 miljoen en de APM-Terminal met 2 miljoen TEU aan extra capaciteit. Ook Hutchison Ports ECT Rotterdam (ECT) heeft al eerder aangekondigd om met rederij MSC een omvangrijke modernisering op het Delta-schiereiland te willen ondernemen en er zijn geruchten dat de ECT Euromax-terminal wordt uitgebreid. In totaal neemt de capaciteit van de deepseacontaineroverslag daarmee toe met bijna 9 miljoen TEU—ongeveer de totale overslag van de Rotterdamse haven in 2005—tot mogelijk 26,6 miljoen TEU. Het is spannend of deze capaciteit in de toekomst benut gaat worden. Wel heeft de Rotterdamse haven een groot voordeel: het is als geen andere haven in Europa in staat om de vloot van recent gebouwde megacontainerschepen van 24 duizend TEU te ontvangen.

Ten derde was sprake van dramatisch afnemende tarieven in 2023, mede door de lagere volumes. Op 23 november lag het tarief om een 40-voet container van Shanghai naar Rotterdam te vervoeren op 1.148 dollar. Een jaar geleden lag dit bedrag rond de drieduizend dollar terwijl het eind 2021 nog op 14 duizend dollar lag. De Duitse reder Hapag-Lloyd was in 2022 het meest winstgevende bedrijf per werknemer in Europa. De tarieven zijn inmiddels ingestort en daarmee de megawinsten van ruim 270 miljard dollar van containerreders uit 2022; reducties met 95% in winstgevendheid tussen het derde kwartaal in 2023 vergeleken met een jaar eerder. Voor 2024 verwacht het vakblad *Lloyd List* een collectief verlies van 15 miljard dollar voor de sector. Maersk kondigde aan 10.000 medewerkers te ontslaan. Ten tijde van de ongekende winstgevendheid hebben reders vooral in nieuwe scheeps capaciteit geïnvesteerd. Benieuwd hoe deze nieuwe vloot gevuld gaat worden. Er wordt inmiddels gesproken over langzamer varen, waardoor de goederen verdeeld kunnen worden over meerdere schepen, of 'blank sailings', het schrappen van diensten bij een te gering ladingaanbod. Beide ontwikkelingen zijn slecht nieuws voor verladerebedrijven omdat de service daarmee achteruitgaat en de doorlooptijd van dure hightech lading zal oplopen. In de periode 2021-2022 hadden de reders het voor het zeggen in de containermarkt; in 2023 hebben de verladerebedrijven hun traditionele rol weer ingenomen.

Een vierde belangrijke ontwikkeling in 2023 is dat uitzonderingsposities voor de containersector aflopen. De Europese Commissie heeft besloten om de 'consortia block exemption regulation' niet te verlengen. Daarmee moeten reders in hun samenwerking in allianties voldoen aan concurrentieregels die voor alle sectoren gelden. De periode van extreem hoge tarieven, die vergezeld ging met ongekend slechte prestaties in

termen van betrouwbaarheid en doorlooptijd, heeft daar zeker mee te maken. Tegelijkertijd wordt ook de uitzonderingspositie voor deelname aan het EU-ETS-systeem van emissiehandel voor de maritieme sector beëindigd vanaf 2024. Dit zal leiden tot hogere kosten voor reders, net als het gebruik van dure alternatieve bunkerbrandstoffen als groene methanol—voor het eerst door een containerschip in Rotterdam gebunkerd in 2023.

Meer capaciteit, zowel in havens als in aantallen (grote) schepen, structureel afnemende vraag, zeer lage tarieven, hogere kosten, meer concurrentie. Ik hou mijn hart vast voor 2024.

28 november 2023 | Logistiek

De Rotterdamse energiecrisis van 2024?

Op de mooie zaterdagmiddag van 28 oktober waarop ik deze column schrijf nemen de acties in de Gazastrook toe in hevigheid. Ik heb er geen goed gevoel over, zoals denk ik veel van de lezers van dit blad. Ik heb een bang voorgevoel dat de strijd tussen Hamas en Israël zal escaleren en andere landen in het Midden-Oosten mee zal trekken. In de kranten staan al verschillende scenario's, zoals een blokkade van de Straat van Hormuz door Iran, een reactie daarop van de VS, et cetera.

De ontwikkelingen in de olie- en gasprijzen zijn een indicator van de mening van de markt over de verwachte impact van een conflict in het gevoelige Midden-Oosten. Opvallend was dat de olieprijs nauwelijks in beweging kwam na de inval van Hamas op 7 oktober: een stijging met 4,5% op de eerste handelsdag na dit drama en vandaag, drie weken daarna, ligt de prijs slecht 6,6% hoger. Ook de gasprijs steeg aanvankelijk met slechts 5,6% om in de drie weken daarna toe te nemen met 33%. Vergeleken met de inval van Rusland in Oekraïne is sprake van een lauwe reactie, op de eerste handelsdag na 24 februari 2022 nam de gasprijs toe met 105%. Maar pas een half jaar daarna was sprake van de historische piek van 341 euro/MWh op de Nederlandse TTF-gasmarkt. Een stijging met 261% van de reeds hoge gasprijs op 24 februari 2022 en de piek van wat de 'gascrisis' is gaan heten. Ik betaal daar nog elke maand letterlijk de rekening van. De gascrisis maakt duidelijk wat mogelijk nog kan komen in de oorlog tussen Israël en Hamas, al is de wereld sinds de gascrisis veel beter voorbereid op dergelijke disrupties.

Mijn collega's Susan Vermeulen en Jeroen van Haaren onderzochten de impact van energieprijzen in het onderzoek 'De Rotterdamse energiecrisis in kaart'. Daarbij keken ze in het bijzonder naar de kwetsbaarheid en het risico dat Rotterdam loopt door stijgende energieprijzen. Zij namen de combinatie van energieverbruik en werkgelegenheid, uitgedrukt in het energiegebruik per werkzame persoon, als uitgangspunt. "Sectoren waarin veel energie wordt gebruikt én waarin veel mensen werken vormen het grootste risico bezien vanuit de Rotterdamse economie." Als deze sectoren dan ook nog eens zeer gespecialiseerd zijn in de Rotterdamse regio—zoals de chemische en aardolie-industrie, of de sectoren 'vervoer en opslag' en 'energievoorziening'—nemen kwetsbaarheid en risico verder toe. In het onderzoek werd ook het gemiddeld energieverbruik per werkzame

persoon in de periode 2010-2021 gepresenteerd. Voor de Rotterdamse industrie was in deze periode sprake van een vrijwel vlakke, slechts heel licht toenemende ontwikkeling, ondanks dat in deze periode sprake was van een periode van bijna vier jaar met een olieprijs van boven de honderd dollar, met een piek van \$129,5 in april 2011. Kennelijk was de Rotterdamse industrie in het verleden relatief immuun voor hoge prijzen in het energiegebruik. Maar de piek in gasprijzen van 2022 is niet meegenomen in het onderzoek en ontwikkelingen uit het verleden bieden geen garantie voor de toekomst—waarover ik, als gezegd, niet optimistisch ben. De economie van Rotterdam is daarmee kwetsbaar door deze nieuwe oorlog.

30 oktober 2023 | Europoort Kringen

Klaar voor ongeëvenaarde groei?

De Maasvlakte als containerhub komt in een nieuwe, spectaculaire fase terecht. APMT en RWG hebben uitbreidingsinvesteringen aangekondigd van respectievelijk 2,0 en 1,8 miljoen TEU. Hutchison Ports ECT en TiL, MSC's terminaldivisie, kondigden grootschalige investeringsplannen aan. Een insider schatte een capaciteitstoename met 3,0 miljoen TEU. Hutchison Ports ECT Euromax heeft er met Evergreen een nieuwe aandeelhouder bij. Dit aandeelhouderschap kan betekenen dat Evergreen een eigen, dedicated terminal wil ontwikkelen en Euromax haar reservecapaciteit gaat benutten voor een uitbreiding van mogelijk 2,0 miljoen TEU. Bij elkaar opgeteld gaat het om 8,8 miljoen TEU. Momenteel is sprake van 17,8 miljoen TEU deepsea-capaciteit. Mochten deze plannen doorgaan, resulteert dit in 26,6 miljoen TEU. Ik heb deze berekening tijdens lezingen deze zomer aan havenkenners voorgehouden, zonder weerwoord. Zal dus redelijk kloppen en betekent ongeëvenaarde groei – mits de wereldhandel meegroeit.

Eind 2001 produceerde het CPB de scenariostudie 'Welvaartseffecten van Maasvlakte 2'. In verschillende scenario's werd de vraag naar containercapaciteit in 2035 toen tussen 13 en 28 miljoen TEU bepaald. Deze 28 miljoen werd lang als irreëel beoordeeld maar ligt nu binnen handbereik. Het CPB schatte ook de ruimtebehoefte. Het 28 miljoen-scenario betekent een ruimtevraag van 580 hectare. Daarnaast zou 290 hectare voor distributie en empty depots nodig zijn. Een illustratie dat de komst van nieuwe terminalcapaciteit veel afgeleide investeringen vraagt, zoals de noodzaak van legecontaineropslag. Maar: hoe moeten al die containers over de A15? En: gelden bij de uitbreidingen ook de traditionele 'modal split-doelstellingen' van maximaal 35% wegvervoer? Lijkt me wel!

De CPB-studie keek ook naar werkgelegenheid. Voor het 28 miljoen-scenario werden vanaf 2000 slechts 1500 extra banen verwacht in 2035 voor containers en distributie. In de Havenmonitor is de 'Knooppuntfunctie' onderscheiden: activiteiten gerelateerd aan op- en overslag en aan- en afvoer van goederen. De directe werkgelegenheid in de Knooppuntfunctie in Rotterdam nam in 2002-2021 toe van 43 naar 58 duizend werknemers. Aannemende dat de helft van de Knooppuntfunctie samenhangt met de containersector, ging het om een toename van 21,5 naar 29 duizend banen: een toename van de behandeling van 304 naar 530 containers per werknemer per jaar. Uitgaande van een verdere productiviteitstoename naar 700 containers per werknemer, is door de huidige investeringsplannen mogelijk sprake van een verdere groei met zo'n 5 á 6 duizend werknemers richting 2035 – met daarnaast nog indirecte werkgelegenheid.

De haven loopt met deze groei duidelijk tegen zijn grenzen aan: niet in de laatste plaats door het nu reeds ernstige vacatureprobleem!

RPPC | 17 oktober 2023

Ineos Grand Cru

In een artikel van twee pagina's beschreef NRC onlangs het stilleggen van de bouw van de mega-investering in een etheenkraker van chemiebedrijf Ineos in de haven van Antwerpen door een uitspraak van de Vlaamse Raad voor Vergunningsbetwistingen. Een investering van zo'n 4 miljard euro. De reden? Stikstofuitstoot in Nederland door het project. Slechts indien aangetoond wordt dat de fabriek geen negatieve invloed heeft op een nabijgelegen natuurgebied mag de bouw worden hervat. Of dit mogelijk is wordt betwijfeld. "De Vlaamse overheid is bij de vergunningverlening 'routinematig en achteloos' te werk gegaan."

Zoals bekend was Rotterdam ook in de race voor het project in 2018. In een giftige reactie stelde brancheorganisatie VNO-NCW toen dat Rotterdam deze investering vooral miste vanwege het Nederlandse klimaatbeleid. In België werd de vlag gehesen: "2018 draait uit op een Grand Cru" jubelde directeur Jacques Vandermeiren van de haven van Antwerpen.

In een analyse van de investering bleek niet het Nederlandse klimaatbeleid doorslaggevend maar vooral dat Antwerpen een veel beter op de investering toegesneden vestigingsklimaat had. Antwerpen bezat reeds verschillende vestigingen van Ineos waardoor sprake was van synergievoordelen. Voor vestiging in Rotterdam zou een pijpleiding van 112 kilometer nodig zijn terwijl de afnemers in Antwerpen om de hoek zaten. Rotterdam eiste dat Ineos gebruik zou maken van carbon capture and storage. Antwerpen niet. In de pers werd de snelheid van de vergunningsverlening ook als sterkte van Antwerpen gezien, alsmede overheidssteun voor onderzoek en ontwikkeling. Maar toch ook: "Onduidelijkheid over het toekomstige (Nederlandse) klimaatbeleid schrikt af", volgens een woordvoerder van Ineos. Met name de Nederlandse ambitie om in 2030 49 procent minder CO₂ uit te stoten. Omringende landen, waaronder België, houden het op een min van 40 procent. En 'off the record' uit Antwerpen: Ineos had negatieve ervaringen met Rotterdam bij eerdere kleine investeringen: het Havenbedrijf zag Ineos toen niet staan. (Bij welke inmiddels zeer grote containerreder hebben we dat ook gehoord?)

Tijd om triomfantelijk te doen? Nee. In het algemeen is het een drama voor Ineos, met name indien dit uitdraait op kapitaalvernietiging – deels te vergelijken met het drama in Rotterdam rond de HES-terminal. Daarnaast versterkt de investering de positie van het chemisch cluster in de Rijn-Schelde delta als geheel, met waarschijnlijk nog allerlei clusterbrede gerelateerde investeringen in bij- en volgproducten alsmede in utilities en (logistieke) diensten. Er is nog steeds een zeer krachtige vraag naar de producten van de chemische industrie in vrijwel alle sectoren, tot aan producenten van zonnecollectoren en windmolens toe. Het produceren van deze producten in landen met minder strenge eisen dan in de EU gelden is bepaald geen winst voor het klimaat.

Wat essentieel is in dit drama is de routinematige en achteloze vergunningverlening door de Vlaamse overheid – aanvankelijk genoemd als voordeel. Daar schiet Ineos uiteindelijk dus niets mee op. Want het is wel degelijk mogelijk om binnen strenge stikstofeisen investeringen te

verrichten, zoals het Porthos-project in Rotterdam duidelijk maakt. En natuurlijk: de investering is ‘old school’, in Rotterdam worden miljarden geïnvesteerd in toekomstgerichte projecten zoals biomassa-raffinaderijen, waterstof- en circulaire projecten.

Ondanks dit alles is deze casus cru, zeer cru.

Europoort Kringen | 6 september 2023

Welke groene brandstof wordt het ‘dominant design’?

“Bij de keuze voor de optimale duurzame scheepsbrandstof zijn we nu op een vergelijkbaar moment als in het verleden bij videorecorders. Toen ging het om VHS van het bedrijf JVC, Betamax van Sony en Video 2000 van Philips. Net zoals bij deze videorecorders is het de vraag welke brandstof gaat winnen: waterstof, methanol, ammoniak, elektrisch, etc.”

Onafhankelijk van elkaar werd dit videorecordervoorbeeld onlangs genoemd door twee logistieke managers die ik interviewde. Net als ik ‘boomers’; onze studenten zullen zich niets bij een videorecorder kunnen voorstellen.

De strijd tussen deze drie typen videorecorders is een beroemde case uit de innovatieliteratuur. Daarbij gaat het om het begrip ‘dominant design’. Uiteindelijk werd VHS het dominant design. VHS won de strijd in de markt omdat het bedrijf op ‘nederige’ wijze strategische allianties aanging met leveranciers van content en distributiekkanalen terwijl Sony ‘arrogant’ dacht door de kracht van het merk de markt wel alleen te kunnen veroveren, mede gebaseerd op de betere productkwaliteit. Philips had een met Sony vergelijkbare strategie, maar kwam laat op de markt en gaf het patent niet vrij, in tegenstelling tot JVC met VHS.

Innovatiewetenschappers Utterback en Abernathy ontwikkelden het begrip ‘dominant design’. Een dominant design is het product dat de strijd om de markt wint van vergelijkbare producten. De producenten die de strijd verliezen passen hun ontwerp aan. Philips ging uiteindelijk zelf VHS-recorders produceren. Het begrip is met name toepasbaar op geassembleerde producten, zoals computers of auto’s. Deze geassembleerde producten kennen een voortdurende technologische ontwikkeling die uiteindelijk resulteert in een dominant design. Dat is niet mogelijk bij eenvoudige producten zoals brandstoffen. Toch is bij de productie van geavanceerde brandstoffen - zoals groene methanol of ammoniak – complexe technologische innovatie nodig voor het productieproces, voor de motortechnologie en voor de wijze van transport. Ook kan uit de dominant design-theorie een aantal waardevolle inzichten worden ontleend.

Ten eerste zijn bijkomende of mede-gespecialiseerde assets belangrijk. Bij een bepaalde brandstof moet een marktkanaal aanwezig zijn en de kosten van het switchen naar de nieuwe brandstof zijn cruciaal. Een brandstof die kostbare nieuwe motortechnologie vraagt en veel opslag aan boord van een schip inneemt is in het nadeel. Ten tweede is de noodzakelijke regelgeving gerelateerd aan het type brandstof van groot belang. Brandstof met aanzienlijke risico’s voor het schip, de bemanning en het milieu wegens een hoge toxiciteit is nadelig en zal vanuit regelgeving aanzienlijke extra investeringen vragen. Ten derde: het strategisch manoeuvreren door bedrijven. De factor strategie wordt heel belangrijk geacht voor succes

richting dominant design – meer nog dan de factor technologie. De wijze waarop Maersk vrij eenzijdig is begonnen met het retrofitten van bestaande schepen en het ontwerp van nieuwbouw varend op groene methanol, is een strategie die net als die van JVC afhankelijk is van allianties met motor- en brandstofleveranciers. Ten vierde: leren van de marktontwikkeling. Hoe wordt de nieuwe brandstof daadwerkelijk gebruikt, tegen welke barrières lopen de ‘lead users’ op?

Momenteel lijkt methanol de strijd te gaan winnen als we kijken naar nieuwbouworders van de containersector. Maar een belangrijk kenmerk van een dominant design is echter dat pas achteraf duidelijk is wat de uitkomst van de strijd tussen verschillende designs is. Nog even geduld dus.

Europoort Kringen | 25 juli 2023

De Rotterdamse haven in 2100

Ik ben de laatste tijd betrokken bij visievorming over hoe de Rotterdamse haven in het jaar 2100 functioneert. Visies die onder meer geïnitieerd zijn door het College van Rijksadviseurs en door de Eo Wijersprijsvraag – een prijsvraag met als thema ‘Waar wij willen wonen’ in de verre toekomst. De Rijn- en Maasmonding is daarbij één van vier deelnemende regio’s.

Zo’n 77 jaar in de toekomst kijken. Heeft dat zin? Als we die periode terugkijken was Nederland in 1946 net bevrijd van de Duitse bezetter en strekte de Rotterdamse haven zich westwaarts uit tot de Petroleumhaven nabij Pernis, met de raffinaderij van Shell reeds in embryonale vorm aanwezig. Niemand zal zich toen hebben kunnen voorstellen hoe het toenmalige havencomplex er 77 jaar later uit zou gaan zien. Met zeer grote olieraffinaderijen, een daaraan gelinked chemiecluster, heel veel opslagtanks en natuurlijk een megacontainerhub. Diverse chemische producten die nu al vele jaren in de haven worden geproduceerd, zoals paraxyleen, waren in 1946 nog niet commercieel geïntroduceerd. En het duurde nog twee decennia voordat de eerste containerlijndienst in de Rotterdamse haven arriveerde.

Wat opvalt aan de toekomstvisie van het College van Rijksadviseurs is dat de langetermijntoekomst van de haven vooral is vormgegeven volgens de huidige trends: de haven staat in 2100 vol met waterstoffabrieken, circulaire activiteiten en door de huidige nadruk op afnemende globalisering is er veel minder behoefte aan containeroverslag en dus aan havenbekkens. Maar in de komende 77 jaar zal zich geheel nieuwe technologie aandienen die een radicale trendbreuk betekent in de haven, net zoals de container eerder. Denk bijvoorbeeld aan kernfusie. Dat is het moeilijke van 77 jaar vooruitkijken: het gaat om grote innovaties die na de huidige innovaties komen: het gaat om de opvolgers van waterstof. En natuurlijk zijn die huidige innovaties nog verre van zeker. Bijvoorbeeld het streven van zowel de EU als de Nederlandse overheid om in 2050 honderd procent circulair te zijn. Dat betekent dat er fors minder afval te recyclen is want de meeste producten zijn ontworpen voor hergebruik en niet voor recycling. De circulaire economie ziet er in 2100 dus ook heel anders uit. De chemische industrie moet weer op zoek naar alternatieve grondstoffen. En denk aan het gegeven dat de Rotterdamse haven zich vooral voorbereidt op een rol als overslaglocatie voor waterstofdragers en niet primair als productielocatie. Dit was voor menigeen eveneens een eyeopener. De huidige investeringen in waterstoffabrieken zijn dan eerder een tussenfase. Wel is het feit dat Shell zijn nieuwe waterstoffabriek weer in het uiterste westen van de haven heeft

gevestigd en niet op de Pernis-site symbolisch voor de toekomst. Kunnen we richting 2100 een Derde Maasvlakte ten westen van deze fabriek verwachten – wellicht een geheel gerobotiseerde Maasvlakte?

Bij het ontwerpen van Rotterdam als havenstad in 2100 is wel een aantal zaken met een grote mate van zekerheid te voorspellen: een gestegen zeespiegel, een ander gedrag van het riviersysteem en hogere temperaturen. Dat stelt andere eisen aan de waterwegen in de delta. In de week voordat ik deze column schreef bleek in Italië hoe het klimaat kan huishouden. Investerings die dit moeten voorkomen zijn zeer kostbaar en moeten uiterst zorgvuldig worden genomen. Want voor je het beseft is het 2100 en is er mogelijk niets meer te kiezen over waar we willen wonen en werken.

Europoort Kringen | 25 mei 2023

De staat van de haven als ontbijt

Voor de tweede keer woonde ik het RPPC-ontbijt-event in Courzand bij. Experts van het Havenbedrijf Rotterdam presenteerden de jaarcijfers van de haven. Bij deze jaarcijfers gaat het om de overgeslagen tonnen en teus en worden verklaringen gegeven voor opmerkelijke verschuivingen. Nog steeds zijn deze ‘klassieke’ cijfers de voornaamste indicator over de staat van de haven. Natuurlijk had ik de cijfers al paraat omdat Allard Castelein, CEO van het Havenbedrijf, deze de voorafgaande dag aan de pers presenteerde. Ik ben ooit ook een keer voor deze perssessie van het Havenbedrijf uitgenodigd en was toen met stomheid geslagen over het niveau van de vragen. Ik ving op dat de pers dit jaar vooral vragen stelde over het salarisoniveau van de opvolger/-ster van Allard Castelein, en dat terwijl sprake was van historische cijfers.

Terug naar Courzand. Het mooie van de presentaties is dat ze worden gegeven door echte insiders van het Havenbedrijf. Hugo du Mez, Frank van der Laan en Ronald Backers zijn alom gerespecteerde specialisten. En in hun presentaties over de ontwikkelingen op deelmarkten laten ze net wat meer zien over wat achter de droge cijfers schuil gaat, zoals de verschuiving van containerlading naar breakbulk door de hoge containerprijzen: mede verantwoordelijk voor de meer dan tien procent groei van breakbulk. Of de extreem hoge raffinage-marges als één van de redenen achter de groei van volumes ruwe olie. Of de dramatische impact op feeder-volumes door het wegvallen van de Russische markt (en de forse statistische dubbel telling die daarbij plaats vindt).

Wat het ook leuk maakt is dat je ter plekke van betrokkenen in de ontbijtzaal achtergronden hoort: “Die groei van biomassa die werd gepresenteerd: dat zijn wij, komt helemaal overeen met onze groei.” Of: “Ik zit in de verse lading, maar ik het woord reefer niet gehoord. Gelukkig hebben ze zalm en fruit bij het ontbijtbuffet.”

Belangrijkste observatie was dat de historische daling van de overgeslagen containerlading van -9,6% eigenlijk stilzwijgend werd geaccepteerd. Nog nooit was er een dergelijke daling in de Rotterdamse containeroverslag te zien. Grote gebeurtenissen als corona en de economische crisis in 2009 kenden een duidelijk beperktere afname van het gecontaineriseerde ladingvolume uitgedrukt in tonnen met respectievelijk -1,2% en -6,7%. Ook de pers wijdde er geen koppen aan. Allemaal minder belangrijk dan het salaris van de nieuwe CEO...

Conclusie: volgend jaar weer. En bij een positief overslagrecord: champagne bij het ontbijt!

RPPC | 3 maart 2023

Historische daling van containerlading Rotterdam

De containeroverslag in de Rotterdamse haven nam met bijna tien procent af in het afgelopen jaar gemeten naar het tonnage gecontaineriseerde goederen: met -9,6 procent om precies te zijn. Dit is een percentage dat de impact van twee grote disrupties uit het recente verleden – de coronacrisis van 2020 en de grote economische crisis van 2009 – ruimschoots overtreft. Toen nam de hoeveelheid containerlading met -1,2, respectievelijk -6,7 procent af. Deze -9,6 procent is de grootste afname van gecontaineriseerde lading ooit in de geschiedenis van de Rotterdamse haven gemeten.

Het Havenbedrijf Rotterdam noemt drie oorzaken voor deze afname: disruptie in supply chains door corona, afname van de consumentenvraag mede door inflatie en de oorlog in Oekraïne. Door de dramatische situatie in 2021 in de containermarkten – congestie, gebrek aan lege containers, supertarieven – hebben veel bedrijven hun producten aan het begin van 2022 laten aanvoeren om de goederen reeds beschikbaar te hebben voor de rest van het jaar, wat leidde tot volle warehouses en terminals. Na een piek in het voorjaar was vrijwel elke week een afname te zien van de containeroverslag in Rotterdam. Deze afname van containerlading versnelde na de zomer: er was sprake van een sterk verminderde vraag, met name wegens de oplopende inflatie. Deze afname van de vraag was ook sterk voelbaar in de Chinese export; de laatste jaren het dominante aandeel in de containerimport in de Rotterdamse haven. De totale export van containers vanuit het Verre Oosten naar Europa nam in 2022 met -9,8 procent af. Vrijwel alle consumentengoederen lieten een sterke daling in de Chinese containerexporten zien: speelgoed en meubelen zelfs rond de -70 procent. Deze vraagdaling is mede gerelateerd aan de oorlog in Oekraïne: met name de door hogere energieprijzen aangejaagde vraaguitval. Het is dan ook geen toeval dat zonnepanelen de enige goederensoort was die groei liet zien in de Chinese containerexport.

Een belangrijk gevolg van de oorlog in Oekraïne zijn de aan Rusland opgelegde sancties. Rotterdam heeft een marktaandeel in het containerverkeer naar Rusland van 38 procent van alle havens in de havenrange tussen Hamburg en Le Havre. Dat is een veel groter marktaandeel dan de belangrijkste concurrenten Antwerpen en Hamburg, met aandelen van 23 en 20 procent. Deze gecontaineriseerde stroom is vrijwel helemaal weggefallen door de sancties en was verantwoordelijk voor 8 procent van de totale containeroverslag van de Rotterdamse haven.

Uitgedrukt in standaardcontainers gaat het om 1,2 miljoen teu (volume 2021). Rusland heeft geen megacontainerhavens zoals Rotterdam en is daarmee afhankelijk van zogenaamde feeder-verbindingen. Relatief kleine containerschepen die de lading van de megacontainerschepen die in Rotterdam afmeren verder naar Rusland – en dan met vooral naar Sint Petersburg – vervoeren. De afname van feeder-stromen met 1,2 miljoen containers van Rotterdam naar Rusland is wel wat opgeblazen. Deze feeder-containers worden dubbel geteld: 550 duizend containers die vanaf een groot diepzeeschip bestemd voor Rusland worden overgeslagen en op een terminal worden gezet, en dezelfde 550 containers die nogmaals van de terminal worden overgeslagen en op een feeder richting Rusland gaan. Daarnaast is nog sprake van 0,1 miljoen minder shortsea-containers.

Dit zijn de specifieke problemen in containerstatistieken. Wanneer we niet in containerlading (tonnen) maar in standaardcontainers (teu) denken, nam de overslag in 2022 ‘slechts’ met -5,5 procent af – een veel beperktere afname dan tijdens de economische crisis van 2009; toen sprake was van een daling van -9,7 procent. Geen flauw idee welke dubbeltellingen daar bij zaten.

Wordt dit jaar beter? Misschien: de containercongestie neemt af, de containerprijzen zijn weer terug op een laag niveau, men is minder pessimistisch over een economische crisis dan enkele weken geleden, de Chinese economie lijkt zich spectaculair te heropenen, bulkproducten keren weer terug in containers nadat ze door de hoge tarieven daaruit verdwenen waren en veel megacontainerschepen komen op de markt; dit zijn schepen die in Noordwest Europa vooral Rotterdam aandoen. Tegelijkertijd wordt door de komst van deze nieuwe schepen zware overcapaciteit verwacht in de containersector, is sprake van een ‘selectieve ontkoppeling’ van Chinese supply chains en is het woord recessie nog steeds niet uit de kranten verdwenen.

Er is momenteel veel onzekerheid maar 2023 wordt vrij zeker geen recordjaar.

Logistiek | 1 maart 2023

Haveniconen komen en gaan

Langzaam krijgen de elementen vat op de iconische fabriek van Aluchemie in de Botlek en vallen er gaten in het enorme complex, waar vanaf 1965 anodes voor de aluminiumproductie werden gemaakt. Een complex dat er heel anders uitziet dan de raffinagekolommen in de omgeving. Wat wel hetzelfde is als bij veel andere chemiefabrieken, is de fraaie architectuur van het fabriekskantoor – vintage jaren zestig betonarchitectuur van de befaamde Rotterdamse architect Jan Hoogstad, met aluminium bloembakken en een aluminium beeldhouwwerk. De fabriek is ruim een jaar geleden gesloten. Al die tijd nam ik me voor om er een kijkje te gaan

nemen. Eind december was ik er en heb de fabriek nog eens van alle kanten op afstand bekeken en gefotografeerd.

Medio jaren negentig kwam ik voor het eerst de fabriek binnen voor een interview. Bij Aluchemie werden anoden voor de aluminiumproductie gemaakt. Dit zijn grote blokken koolstof die een aluminiumfabriek worden gebruikt bij een elektrolyseproces om van aluinaarde vloeibaar aluminium te maken. Aluchemie maakte dus zelf geen aluminium maar een essentiële toevoeging voor het productieproces in elders gevestigde aluminiumfabrieken. Anodes worden gemaakt van petroleumcokes – een reststof bij de olieraffinage –, steenkoolteerpek – een reststof bij de staalproductie – en restanten van reeds gebruikte anodes. Het proces is daarmee circulair avant-la-lettre.

In het onderzoek dat ik toen uitvoerde vroeg ik Aluchemie naar de strategische toeleverancier en logistieke dienstverlener. Voor Aluchemie was het in Uithoorn gevestigde bedrijf Cindu de strategische toeleverancier van steenkoolteerpek. Cindu kreeg zijn grondstof uit de hoogovens in IJmuiden. Cindu sloot in 2014. Strategische logistieke dienstverlener was Gans Transport – nu Gans Cargo Operations, in 2010 opgegaan in Hudig & Veder. Gans was toen in handen van het Amerikaanse bedrijf Aimcor, een handelaar in petroleumcokes; de andere belangrijke grondstof voor de productie van anodes.

Sinds de Russische inval in Oekraïne ligt 50 procent van de Europese aluminiumproductie stil door de hoge energieprijzen. Hier in Nederland ging aluminiumsmelter Aldel failliet, voorheen afnemer van de anoden van Aluchemie. Het is de vraag of Aluchemie, mocht het toch niet zijn gesloten, deze crisis zou hebben doorstaan.

Wat resteert is een site van 26 hectare, gelegen op een unieke, kadegebonden locatie in de haven. Een haven die in ruimtenood verkeert en grote ambities heeft op het gebied van energie- en grondstoffentransities. Elektrolyse is één van de nieuwe toverwoorden van de haven en tegelijkertijd met de sluiting van Aluchemie wordt dertig kilometer verderop op de Maasvlakte door Shell een electrolyzer voor de productie van waterstof gebouwd. Een nieuw icoon voor de haven. En ook is sprake van vijf nieuwe ‘greenfield’ investeringen in de circulaire economie.

Dit proces van bedrijfsbeëindiging en -vernieuwing is een gezonde ontwikkeling. Sluiting is voor direct betrokkenen triest, maar in een vitaal cluster zijn deze vaak ervaren en gemotiveerde werknemers weer snel aan het werk – wat inmiddels ook gebeurd is voor vrijwel alle werknemers van Aluchemie. Nieuwe bedrijven, drijvend op nieuwe technologie, zijn de motor van een vitaal industrieel ecosysteem. Dit kan niet anders dan samengaan met af en toe een bedrijfssluiting.

Europoort Kringen | 23 januari 2023

Geen goed jaar

“Hoe hard groeit de Rotterdamse containeroverslag in het nieuwe jaar?” Wederom kreeg ik deze vraag voorgeschoteld. Vóór de economische crisis van 2009 makkelijk te beantwoorden; gemiddeld zo’n driemaal de groei van het nationaal product van de landen in Noordwest Europa, het achterland van de haven. Bij een BNP-groei van 2 procent groeit de handel gemiddeld met ongeveer 2,6 procent, daarnaast is sprake van een ‘containermultiplier’ waardoor de containeroverslag uitkomt op 6 procent. Sindsdien gaat deze

rekenregel, die zo'n twee decennia standhield, niet meer op. En voor volgend 'recessiejaar' al helemaal niet.

UNCTAD en Clarksons verwachten voor 2023 een groei van de wereldwijde containertrades van 1,9 en 2,4 procent. Maar dat was voordat China zijn coronabeleid losliet. Alle voorspellingen over wereldhandel die medio december zijn geschreven kunnen daarmee nu al de prullenbak in.

Er is weer sprake is van congestie in Chinese havens, afnemende productiviteit door covidbesmettingen en wachtende containerschepen. Eind januari is het Chinees Nieuwjaar, wat mogelijk een versnelling van het aantal besmettingen zal opleveren. Voor de komende maanden is het verhaal daarmee sterk negatief. Daar komt nog bij dat in Europa omvangrijke voorraad in distributiecentra ligt; producten die in 2022 – veelal in China – zijn geproduceerd maar nog niet zijn verkocht. Door de aankomende recessie in Europa zullen veel producten wellicht nooit worden verkocht. Tegelijkertijd doemen de schaduwen op van nieuwe scheeps capaciteit die in de markt komt: in 2023 groeit de wereldcontainervloot met 9 procent. In een vorige column nam ik het woord 'bloedbad' in de mond.

Na deze moeilijke tijd verwachten analisten in media als the Economist dat de Chinese economie opveert. Chinese consumenten hebben naar schatting een derde van hun inkomen gespaard waardoor dan sprake is een toenemende vraag naar (luxe)producten uit Europa. Een nieuwe boom?

Nee, 2023 wordt geen goed jaar voor Rotterdam. Na de afname van minstens 4 procent in 2022, mede door de Ruslandboycot, schat ik dat er dit jaar 3 procent afgaat, resulterend in 14,2 miljoen overgeslagen TEU einde 2023. Maar: licht aan het einde van de tunnel, medio 2023 neemt China mogelijk als vanouds de rol als groeimotor weer in.

Nieuwsblad Transport | 5 januari 2023

Een ezel stoot zich geen twee keer

BASF was duidelijk. Het bedrijf gaat zijn activiteiten in Europa permanent afbouwen vanwege de hoge energiekosten, waardoor Europe steeds minder concurrerend wordt. BASF voegt de daad bij het woord met een investering van tien miljard euro in een plasticcomplex in China. Naast de hoge energieprijzen speelt er meer, zoals laagwater en regelgeving. De hoge kosten die BASF kwijt was aan de gevolgen van laagwater op de Rijn in 2018 was één van de motieven voor een investering van vier miljard euro in India in plaats van Ludwigshafen (vooralsnog uitgesteld wegens COVID-19). Daarnaast speelt de complexe en kostbare REACH-regelgeving van de EU waarbij de chemische industrie vele duizenden stoffen met serieuze gezondheidsrisico's uit productie moet halen, regelgeving die buiten Europa minder strak is.

Ook in Nederland bestaat het gevaar dat bedrijven hun investeringen afbouwen. Zo kondigde chemiebedrijf Sabic dit voorjaar aan om wegens de strenge klimaateisen te overwegen een naftakraker en een kunststoffabriek te sluiten op bedrijventerrein Chemelot in Sittard-Geleen. Als alternatief werd een terrein in de UK genoemd.

Deze mogelijke nieuwe locatie moet Teesside zijn, nabij Middlesbrough. Dit was ooit de site van Imperial Chemical Industries (ICI), de voormalige Britse 'nationale kampioen' in de chemie. Ik gebruik de case Teesside jaarlijks in een college over havenindustrie om studenten te laten zien hoe

industriële clusters kunnen verdwijnen. De regio rondom Teesside wordt ook wel aangeduid met ‘Britain’s Detroit’. Werkgelegenheid in de chemie decimeerde in de afgelopen jaren. Dit kwam door een proces van fragmentatie, waarbij de voormalige ICI-fabrieken werden verkocht, onder andere aan Sabic. Al snel werden verschillende fabrieken gesloten en was sprake van een domino-effect, waardoor de kracht van het cluster als geheel afnam. Het cluster was al danig verzwakt door jaren van onderinvesteringen door ICI. ICI investeerde vooral in Azië en in fijn-chemie, maar niet in Teesside.

Een discussie tijdens het college is of een dergelijk dominoproces van industriële fragmentatie ook in Rotterdam kan optreden. De meeste studenten denken van niet. Het chemiecluster in Rotterdam is veel groter en laat voortdurende investeringen zien. De originele ‘motoren’ van het cluster (Shell/ExxonMobil) zijn nog steeds aanwezig en investerend. Er is geen afhankelijkheid van één bedrijf, zoals ICI in Teesside. Rotterdam heeft een nabij achterland, geïntegreerd in het grotere ARRR-cluster en ligt op een ijzersterk achterlandnetwerk. Dit hele cluster wordt met de komst van de Delta Corridor buisleidinginfrastructuur verder versterkt.

Toch is sprake van onderliggende risico’s van industriële fragmentatie en dominostrategie in de chemieclusters in Europa – Rotterdam, Chemelot, Ludwigshafen of Antwerpen – door de zeer ongebruikelijke situatie sinds de inval in Oekraïne door Rusland. Ingrid Thijssen, directeur VNO-NCW, kwam onlangs met een oproep aan de basisindustrie om te blijven verduurzamen. Zij stelt een overlevingspakket voor dat moet voorkomen dat er basisindustrie verloren gaat, onder meer door een gasprijssplafond, en onder de voorwaarde van snelle verduurzaming en energiebesparing. Europa moet zijn eigen groene basisindustrie behouden in plaats van te zeer afhankelijk te worden van bepaalde landen van buiten Europa (ik lees: China).

Heeft BASF iets geleerd van de eenzijdige Duitse afhankelijkheid van Russisch gas?

22 november 2022 | Europoort Kringen

Supply-chain disruptie blijft

Een klein jaar geleden sprak ik een wanhopige logistieke manager van een iconisch premium kledingmerk. Zijn containers werden geweigerd op een vol containerschip in Shanghai door de vaste containerreder. Hij slaagde er met zijn expediteur niet in om zijn lading uit welke Chinese haven dan ook voor het Chinese nieuwjaar aan boord van een containerschip te krijgen. Ook niet bij concurrerende reders en ook niet tegen een absurde prijs. De vaste reder had de schaarse geboekte ruimte simpelweg aan een grotere klant beschikbaar gesteld. Contracten bleken niets waard. Dit betekende een ramp want enkele weken vertraging levert hoge kosten op voor kostbare en modegevoelige producten met een kort ‘shelf life’. Voorts zijn er risico’s dat verkoopmomenten als Valentijnsdag of Moederdag gemist worden en dat de voorraad maar voor een deel verkocht wordt doordat consumenten kleding van andere merken kopen. Ziehier de containercrisis uit 2021 in een notendop.

Net zoals heel veel importeurs van producten uit Azië heeft dit bedrijf zijn kleding dit jaar enkele maanden eerder laten produceren en naar Nederland gebracht. Dit om op tijd beschikbaar te zijn in de winkel en niet in een

vergelijkbare situatie te raken als een jaar geleden. Ook dit is een kostbare zaak want dit gaat gepaard met enkele maanden opslagkosten en kapitaalbeslag. Omdat deze praktijk massaal door importeurs is toegepast is nu eveneens sprake van een dramatische situatie. In plaats van het ontbreken van lading zijn distributiecentra tot de nok gevuld met producten, staan inland terminals boordevol containers en is niet zelden een containeropslaglocatie voor de lange termijn ontwikkeld. En ook de diepzeecontainerterminals in de zeehavens staan vol. De kosten van boetes voor te laat terugbezorgde containers ('demurrage and detention') lijken niet van belang. De 'dwell time' – de tijd dat containers op een diepzeeterminal verblijven – nam dit jaar toe van drie á vier naar twaalf dagen op een grote Rotterdamse terminal. Afgelopen maandag was ik toevallig met mijn studenten op één van de containerterminals in de Rotterdamse haven en was gechoqueerd door de congestie op de terminal. Overal rijen wachtende vrachtauto's en onze bus raakte verstrikt tussen de containertrucks.

Het is echter heel goed mogelijk dat de containerwereld er volgend jaar om deze tijd heel anders uitziet. De containerspotmarkttarieven zijn ingestort en benaderen weer het niveau van voor de enorme stijging, die in najaar 2020 begon. De tijd dat producenten bereid waren de hoofdprijs te betalen om hun lading aan boord te krijgen is voorbij. Daarnaast was in september sprake van een spectaculaire daling van containervolumes ten opzichte van een jaar geleden. De exportstroom van Oost-Azië naar Europa en de VS daalde die maand met twintig, respectievelijk vijftientig procent. Voor de eerste negen maanden van 2022 ging het om een daling van zes, respectievelijk twee procent. Met een recessie in aantocht lijkt deze daling door te zetten. Insiders in de containermarkt zijn echter nog niet overtuigd. Zij noemen de lockdowns in Chinese havens als oorzaak van de daling in september en verwachten door de lagere sportmarkttarieven en weer beschikbare capaciteit op de containerschepen een zekere inhaalvraag. Wat wel zeker is, is dat een armada van hele grote containerschepen in aanbouw is, een bouwprogramma dat vrijwel zeker tot ernstige overcapaciteit zal leiden. En met deze aanstaande overcapaciteit lijkt er ook geen herstel van tarieven in te zitten voor de reders.

Goed nieuws voor importeurs, want veel lagere kosten? Ik denk het niet. Er is nog steeds een aantal belangrijke risico's in de markt. De afhankelijkheid van China als productieland is zo'n risico. Nog steeds maakt China gebruik van draconisch lockdown-maatregelen die havens en productielocaties kunnen treffen. En wat China met Taiwan van plan is en wat daar de gevolgen van kunnen zijn is fundamenteel onvoorspelbaar. Diverse producenten spreiden hun productielocaties momenteel vanuit China naar landen als India en Vietnam. Dit kan de ontwikkeling naar een deglobalisering met meer regionale productie versnellen, mede in Europa. Ook de reactie van 'China-vriend' Duitsland is omgeslagen. Na het nog wel toestaan van een (beperkte) investering in een containerterminal in Hamburg zijn Chinese investeringen in de Duitse chips-productie onlangs geblokkeerd door de overheid. Tenslotte is de oorlog in Oekraïne fundamenteel onzeker, met nu ook raketten die neerkomen in Polen. En wat gebeurt er als toch een kernwapen wordt ingezet? Daarnaast gaat het natuurlijk om de inflatie en impact van een recessie.

Containerreders zullen op de lagere volumes reageren door capaciteit uit de vaart te halen en in plaats van met halflege schepen met een beperkter aantal volle(re) schepen gaan varen. Dit vermindert de negatieve financiële gevolgen voor de reders. Dergelijke 'blank sailings' zijn echter geen goed nieuws voor importeurs en betekent een verslechterde dienstverlening.

Nu zijn containerreders op dit moment financieel in zeer goede doen door de megawinsten van vele tientallen miljarden euro's die ze in de afgelopen twee jaar realiseerden. Maar als sprake is van een aantal slechte jaren, dan kunnen ze wel degelijk in de problemen komen. Bij een voortgaande daling van volumes en tarieven en bij hoge prijzen voor brandstof en voor de nieuwbouw kan het snel gaan. Verladings zijn vooral gebaat bij stabiliteit in dienstverlening en zijn niet gebaat bij reders die mogelijk in de problemen komen.

Wat betekent dit alles voor importeurs van luxe kleding? Een student van de Erasmus Universiteit voerde deze zomer een inventarisatie uit waaruit bleek dat veel kledingbedrijven voor een deel van hun assortiment al lokaal produceerden en dat zij dit voor met name het fashion-segment nog sterker van plan zijn. Daarbij experimenteerden deze bedrijven met nieuwe, geïntegreerde productietechnologie en met nieuwe logistieke plannings- en analysemethoden. Sleutelargument voor deze veranderde ruimtelijke inrichting was met name de logistieke verstoring; de hoge tarieven van het containervervoer konden eenvoudig worden doorberekend in de prijs. Maar helaas lijken deze hogere prijzen nu de grote bottleneck voor de komende jaren: door de hoge inflatie geven wij als consumenten minder uit aan luxe kleding.

Kortom: voor veel importeurs van containerlading zullen ook de komende jaren gepaard gaan met een hoge mate van supply-chain disruptie: het 'nieuwe normaal' in de sector.

16 november 2022 | Logistiek.nl

Is een bloedbad aanstaande?

Het zijn spannende tijden in de containerwereld. Wekelijks volg ik de update van containeranalist Drewry – en die is al geruime tijd negatief. De laatste maanden is sprake van een vrije val van de spotmarkttarieven. Daarnaast is sprake van een spectaculaire daling van vervoerde volumes. Deze namen in september wereldwijd met 9% af en exporten van Azië naar Europa zelfs met 20%. Tegelijkertijd is er een ongekende nieuwbouwgolf. De vloot in het deepsea-segment kent een toevoeging van capaciteit van meer dan 40%, vooral op te leveren in 2023-24. En we varen recht op een economische recessie af. Is een bloedbad aanstaande?

Dit betekent voor Rotterdam een spannende periode want het Havenbedrijf is inmiddels bezig met de bouw van nieuwe diepzeekades in de Amaliahaven voor containerstuwadoors RWG en APMT. Deze terminals hebben – zo bleek uit een interview met Boudewijn Simons in NT van 6 oktober – echter nog niet getekend voor de huurcontracten voor uitbreiding van de terminals.

Voor dergelijke beslissingen is het nodig om de waan van de dag even te vergeten. Dan gaat het er vooral om hoe de containerwereld er rond 2030 en later uit gaat zien; de tijd dat de geplande terminals daadwerkelijk in gebruik zijn. Voor een dergelijke toekomstverkenning zijn scenario's een onmisbaar hulpmiddel. En laat het Havenbedrijf nu net nieuwe langetermijnsenario's opgeleverd hebben!

Ik ben een liefhebber van de scenario's van het Havenbedrijf en heb diverse exemplaren van het befaamde Goederenstromenmodel – dat het Havenbedrijf in de vorige eeuw voor de scenario-ontwikkeling toepaste – in de kast staan. Voor de nieuwe scenario's werkte het Havenbedrijf met een

gereputeerd Brits bureau aan de doorvertaling van scenario's naar goederenstroomprognoses. (Bestaat deze vaardigheid niet meer in Rotterdam?) Een kloek rapport van de nieuwe scenario's is (nog) niet publiek beschikbaar, zoals de 286 bladzijden van het Goederenstromenmodel 6. Wel is er een interessante brochure.

Op de ontwikkelde scenario's is weinig af te dingen. De scenario's zijn vormgegeven met twee hoofdrichtingen als uitgangspunt. De eerste heeft als focus mondiale samenwerking, 1,5°C doelstelling en brede welvaart. De tweede heeft geopolitieke spanningen, efficiëntie en financiële welvaart en maatschappelijke veerkracht als hoofdrichting. De uitkomsten laten in alle vier de scenario's een afname van het voor Rotterdam zo belangrijke natte massagoed zien en een toename van de containeroverslag. Er is geen scenario waarin er een dermate sterke deglobalisering plaats vindt dat sprake is van negatieve containergroei in 2050 ten opzichte van 2020 – al komt het scenario 'Protective Markets' er dichtbij met een jaarlijkse groei van slechts 0,5% (van 151 naar 176 miljoen ton gecontaineriseerde goederen). De huidige scenario's kennen een lagere groei dan eerdere scenariostudies. De hoogste groei van 2,3% gemiddeld per jaar is lager dan de hoogste groei van de scenario's die het Havenbedrijf in 2011 en 2016 produceerde, waar het nog om 5,3%, respectievelijk 3,0% ging. De genoemde 0,5% is een laagterecord voor alle mij bekende containerscenario's van Havenbedrijf en Planbureaus.

Niet heel opwekkend voor APMT en RWG. Maar net als ik zullen ze benieuwd zijn naar het complete scenariorapport.

14 november 2022 | Nieuwsblad Transport

Back to the Maasvlakte

Afgelopen week was ik sinds lange tijd op de Maasvlakte. Een collega was daar nog nooit geweest en dat kan natuurlijk niet op onze afdeling havenconomie. Twee ontwikkelingen vielen op. Ten eerste de start van de bouw van de groene waterstoffabriek van Shell op de Tweede Maasvlakte. Dit is een trendbreuk in de Rotterdamse haven, Shell is ook de eerste klant voor de HyTransPort waterstofpijpleiding. Al rondrijdend viel me ook de bouw van een reeks nieuwe windmolens op de buitendijk van de Tweede Maasvlakte op en tenslotte de bouw van de nieuwe raffinaderij van Neste voor de productie van duurzame brand- en grondstoffen. Het is indrukwekkend om daadwerkelijk een nieuw, duurzaam tijdperk zich te zien ontwikkelen in de haven.

Ten tweede Distripark Maasvlakte-West. Op weg naar de waterstoffabriek van Shell reed ik door dit Distripark. Ook dit park is indrukwekkend en de warehouses zijn van het kaliber XXL: heel groot, zoals alles op de Maasvlakte. In het verleden voerden wij uitgebreid onderzoek uit voor het Havenbedrijf Rotterdam naar de kansrijkheid van de vestiging van distributiecentra op de Maasvlakte. De conclusie was dat de Maasvlakte slechts deels geschikt was wegens vier factoren. Ten eerste de afstand die werknemers moeten overbruggen naar de Maasvlakte. De route van een willekeurige straat in Pendrecht, een wijk in Rotterdam-Zuid, naar Distripark Maasvlakte-West is veertig kilometer.

Ten tweede, dezelfde veertig kilometer werd in ons onderzoek als duidelijke barrière voor logistieke dienstverleners aan de retail aangegeven; dienstverleners zoals nu ook gevestigd op Distripark Maasvlakte-West. Een

centrale locatie in ons land of nabij de omvangrijke Duitse markt (Venlo!) is veel interessanter vanwege de mogelijkheid korte doorlooptijden te realiseren voor snellopende consumentengoederen. Dit is een van de oorzaken achter de omvangrijke groei in de A12-zone op de as Zoetermeer-Gouda. Ook de congestie op de A15 en het gebrek aan alternatieve routes vanaf de Maasvlakte werd een groot nadeel gevonden. De Maasvlakte was vooral geschikt voor grote, ‘langzaamlopende’ producten voor de professionele markt – denk aan kopieerapparaten – of geschikt voor diepvrieswarehouses, in hoge mate geautomatiseerd en gericht op export van diepgevroren patat of diepgevroren vis, uiteindelijk bestemd voor de Aziatische markt. Dit zijn zeehavengeoriënteerde operaties die geen last hebben van venstertijden en een geringe vraag naar personeel. Kennelijk is de markt veranderd en is het aanbod van omvangrijke logistieke kavels inmiddels zo beperkt dat de Maasvlakte aantrekkelijk is geworden.

Een derde reden was dat distributiebedrijven op de Maasvlakte extra weggilometers maken. Veel containers worden van de Maasvlakte per binnenvaart naar warehouselocaties als Tilburg vervoerd en vermijden daarmee juist weggilometers. Tenslotte ging het om agglomeratievoordelen. Als soortgelijke bedrijven bij elkaar zitten lijdt dat tot uitwisseling van lading en andere voordelen, die minder gerealiseerd worden door een enkel consumentengerelateerd warehouse op een zeehaventerrein. En wellicht is er in de toekomst veel meer behoefte aan gerelateerde activiteiten gekoppeld aan de nu geïsoleerd staande waterstoffabriek van Shell op een distripark.

Gelukkig is de Maasvlakte groot en heeft men nieuwe terreinen voor toekomstige duurzame investeringen reeds opgespoten in de Prinses Alexiahaven. Ik zou daar zeker geen warehouses neerzetten.

26 september 2022 | Europoort Kringen

Bel me niet meer

Enkele weken geleden werd ik door maar liefst vijf vertegenwoordigers van de media gebeld over dat nu alweer een grootste containerschip ooit in Rotterdam aankwam – de Ever Alot – en hoe ver dat zou doorgaan. U, als lezer van mijn columns, kunt mijn antwoord inmiddels dromen: de toenemende schaal leidt slechts tot meer congestie, gezaghebbende economen geven aan dat de optimale omvang ergens in de ordegrootte van vijftienduizend teu ligt en er is geen rationele onderbouwing voor deze schaalvergroting. De beroemdste auteur over containerisatie – de Amerikaan Marc Levinson – beschrijft dit overduidelijk in zijn boek ‘Outside the box’. Mijn telefonische exposé culmineert in de weddenschap die ik met twee andere eigenwijze containerkenners heb staan, dat voor 2030 de dertigduizend teu niet zal worden gehaald. Tenslotte vraag ik in de telefoongesprekken waarom ze mij niet bellen als een klein containerschip vanuit Azië Rotterdam aandoet. Dat is pas nieuws.

Want inmiddels zijn drie diensten met kleine schepen in de reguliere statistieken opgenomen. Allereerst Hapag-Lloyd, dat met zijn China Germany Express acht schepen met een gemiddelde capaciteit van 4.500 teu rechtstreeks tussen Dachan Bay (Shenzhen) en Hamburg laat varen, zonder andere havens aan te doen. Ten tweede CU Lines/T.S. Lines – een Chinees-Taiwanese samenwerking – dat met zes schepen van gemiddeld 4.300 teu Shanghai, enkele andere Chinese havens, Vietnam en vier havens in Europa aandoet, waaronder Rotterdam. Ten derde Allseas Shipping dat met zes schepen van gemiddeld slechts 1.600 teu tussen Ningbo en Rotterdam vaart

en daarbij onder meer Bangladesh, twee Engelse havens en Genua aanloopt. Bijzonder is dat de schepen van Allseas in Rotterdam hun containers op de Rotterdam Shortsea Terminal laden en lossen en niet op de Maasvlakte. Daarnaast is natuurlijk sprake van de door Lidl geïnitieerde rederij Tailwind waarbij drie havens in China worden aangelopen en in Europa Koper, Barcelona en Rotterdam (ECT) met vier schepen van vijfduizend teu. In 2021 tenslotte initieerde de Britse reder Ellerman een dienst tussen drie Chinese havens, Vietnam en Londen met schepen van gemiddeld 3.500 teu. Vijf initiatieven buiten de bestaande allianties om en mede verantwoordelijk voor een afname van de gemiddelde schaal van containerschepen op de Azië-Europese trade van 17,3 duizend teu in juli 2021 naar 16,4 duizend in 2022.

Ik heb al eens de scriptie van Jorrit Bakker in een column besproken. Hij toonde de commerciële haalbaarheid van een combinatie van bovenstaande ontwikkelingen aan: een schip van 1.500 teu, rechtstreeks varend tussen Zuid-Korea of Japan en Europa en gebruik makend van een shortsea-terminal. Het benodigde type schip zou door een TU Delft-student worden onderzocht – helaas geen belangstelling – en het type terminal is door een RSM-studente onderzocht. Ik denk dat, als deze trend zich doorzet en geen kortstondige reactie is op de hoge maar nu snel dalende tarieven, een nieuwe generatie terminals nodig is in de Rotterdamse haven, niet ingericht op groot-groter-grootst maar op snel en flexibel.

Maar voorlopig word ik vast weer gebeld met de bekende vraag als MSC binnenkort haar nieuwe ‘grootste’ schepen in de vaart zet...

18 september 2022 | Nieuwsblad Transport

As slow as possible

Ik was deze zomervakantie in Duitsland. Hoogtepunt was een bezoek aan een mooie oude kerk in Halberstadt waar het langsturende muziekstuk ooit wordt uitgevoerd. Een orgelwerk van de Amerikaanse componist John Cage dat sinds september 2001 wordt gespeeld en in 2640, na 639 jaar, gereed is. De huidige toon wordt twee jaar volgehouden. Het alleen rondlopen in deze kerk met de lange toon op de achtergrond had grote impact. Mede ook door gedachten van bezoekers die op plaatjes aan de muur waren bevestigd. Het is erg moeilijk om je iets bij het jaar 2640 voor te stellen.

Op weg naar Halberstadt ervaarde ik het tegendeel van een zo langzaam mogelijke operatie. Zoals gebruikelijk was de rechterbaan van de snelweg richting Berlijn gereserveerd voor vrachtwagens, waarvan veel uit Nederland kwamen. In het bijzonder vrachtwagens met fruit, groente en bloemen, met Wolter Koops als meest voorkomende naam. Dit vervoer gaat uit van zeer korte doorlooptijden en hoge eisen aan betrouwbaarheid en flexibiliteit. De operaties zijn erop gericht dat in de supermarkten de consument een eetrijpe avocado in zijn mandje krijgt. In feite is deze logistiek ‘as soon as possible’ waardoor duurzame alternatieven als spoor en binnenvaart buiten beeld blijven. Wat raar is want diezelfde avocado kan wel in een koelcontainer vanuit Zuid-Amerika naar Rotterdam worden vervoerd. De aan de Universiteit Wageningen verbonden onderzoeker Bob Castelein sprak in zijn recente proefschrift over versketens van een ‘vals gevoel van urgentie’. Uit door Castelein aangehaald case-onderzoek blijkt dat deze snelheid in zestig procent van de gevallen niet nodig was en sprake was van een onterechte perceptie dat wegvervoer de enige mogelijkheid is voor de afhandeling van versstromen. Castelein pleit voor een mental shift

om een modal shift in verslogistiek te realiseren. Deze shift zit er aan te komen, bijvoorbeeld bij de Deense retailer Coop die de Rotterdamse haven wil gebruiken als spoorhub voor vertransport vanuit Spanje richting Scandinavië. Een recente rondgang rond initiatieven bij drie terminals in de Rotterdamse haven met gedeputeerde Zevenbergen van de Provincie Zuid-Holland bevestigt de zich aarzelend voltrekkende mental shift in verslogistiek.

In 2640 kan men zich weinig voorstellen bij al dat gezwoeg en gesjouw met producten over de hele wereld. Later in mijn vakantie in Berlijn kreeg ik een kijkje in de toekomst van verslogistiek. Ik lunchte in het restaurant van het museum Gropius Bau en daar werd een hele wand ingenomen door een verticale indoor-tuin waar de kruiden en sommige groenten voor het restaurant groeiden. Op de glazen installatie waarin de kruiden groeien stond een bordje met: “Wij vinden dat je kruiden niet verder mogen reizen dan jij hebt gedaan. Dus we kweken alles hier met de perfecte hoeveelheid licht, lucht en voedingsstoffen en absoluut niets anders.” Een sterke vorm van ‘local-for-local’ teelt en binnen enkele minuten na de oogst op het bord.

De enige manier voor Nederland als agrarische exporteur van wereldklasse is om met spoed te verduurzamen, ook in de logistiek. Anders haalt de sector 2640 zeker niet!

8 augustus 2022 | Nieuwsblad Transport

Nieuw industrieel elan!

Op 8 juli verscheen de Kamerbrief ‘Het verschil maken met strategisch en groen industriebeleid’ van minister Adriaansens van Economische Zaken en Klimaat. Bij mij kwam bij ‘industriebeleid’ meteen de RSV-enquête (1983-1984) op en de voormalige EZ-topambtenaar Molkenboer – ook wel ‘de verpersoonlijking van de industriepolitiek in Nederland’ genoemd. Maar ook het rapport ‘Plaats en toekomst van de Nederlandse industrie’ uit 1980 en de Commissie Wagner met haar advies ‘Een nieuw industrieel elan’ uit 1981. Deze rapporten kwamen uit in een tijd dat ik aan het studeren was in het links-radical Groningen en de politiek nog uitging van selectieve groei: ‘Spreiding van macht, kennis en inkomen.’

De beginjaren tachtig hebben veel overeenkomsten met de huidige tijd. Er waren de gevolgen van twee energiecrises, het rapport van de Club van Rome lag nog vers in het geheugen met een alarmerende boodschap over eindigheid van grondstoffen en energie en de gevolgen voor het milieu van de voortgaande groei. En het was natuurlijk een periode van ‘doem’ gerelateerd aan de Koude Oorlog en de plaatsing van kernraketten in ons land. Er was ook een groot verschil: een zeer snel oplopende werkeloosheid, met name bij de jeugd.

Een ander groot verschil was de positie van toonaangevende bedrijven in ons land. Gerrit Wagner kwam van Shell, andere leden van zijn commissie onder meer van Unilever – beide inmiddels geen Nederlandse bedrijven meer. Het industriële landschap is dramatisch veranderd en het industriële icoon van dit moment is ASML, een bedrijf dat aan de basis staat van onnoemelijk veel productieketens in de wereld – of beter: global value chains. ASML wordt niet bij naam genoemd maar het ‘Waarborgen van

economische veiligheid en open strategische autonomie' is wel het eerste doel van het industriebeleid; we denken dan natuurlijk direct aan China – in de jaren tachtig net aan het ontwaken. Opvallend is dat de naam China 'zegge en schrijve' één keer voorkomt in de industriebrief.

Het tweede doel van het industriebeleid is het streven naar een klimaatneutrale en circulaire industrie: ons land wordt wereldwijd een koploper met verduurzaming van de industrie. Traditioneel werd dat 'een' altijd weggelaten en was het doel dat Nederland het mooiste jongetje in de klas was. Voor mij realiteitswinst. De procesindustrie staat mede aan de lat om deze vergroening te realiseren door een sterke inzet op groene chemie, groene waterstof en andere vergroening-strategieën, waarbij innovatie essentieel is. Sterk inzetten op innovatie is dan ook het tweede doel in de brief. Daarnaast is de beschikbaarheid van voldoende fysieke ruimte, een level playing field en de inzet van menselijk kapitaal essentieel.

De beschikbaarheid van ruimte en van de juiste arbeid zijn grote knelpunten die niet snel zijn op te lossen, zeker niet in de Rotterdamse haven. Het nieuwe college van de gemeente Rotterdam staat inmiddels open voor de komst van een kerncentrale in de haven, die kan er nog wel bij...

Grote winst van de Kamerbrief van minister Adriaansens is specifieke aandacht voor het belang van de industrie voor onze economie en goed gerichte beleidsprioriteiten. Dat is positief. Maar het allerbelangrijkste is wellicht een imagocampagne onder scholieren die hen interesseert voor techniek en voor de positieve rol die de industrie bij de vergroening van onze economie gaat spelen! De brief belooft een 'Aanvalsplan voor de techniek gericht op de klimaat en energietransitie en de digitalisering' waarmee ik ook wat dit betreft gerustgesteld ben.

20 juli 2022 | Europoort Kringen

Strategische opslag: high potential voor Rotterdamse haven

Onlangs woonde ik een middag bij georganiseerd door de high potentials van Broekman Logistics, samen met de Jong Havenvereniging en Transito, de studentenvereniging van 'onze' master. Onderwerp van de middag: 'Slim investeren in jezelf'. Mijn primaire emotie tijdens deze middag: met zoveel aanstormend talent is de toekomst van de Rotterdamse haven verzekerd! Tijdens de middag bestond ook de mogelijkheid een bezoek te brengen aan de terminal van Broekman Project Services in Heijplaat. Een mooie kans om eens te zien wat in een dergelijk 'verloren' hoekje van de Rotterdamse haven gebeurt.

Het terminalbezoek was een echte eyeopener. Allereerst bleken de gevolgen van de containercrisis ook hier: lading die aanvankelijk in containers werd aangevoerd komt nu als breakbulkclading aan: decontainerisatie! De terminal stond daarnaast vol met containers die met breakbulk-schepen werden aangevoerd en zelfs een heuse reachstacker was onderdeel van het breakbulkterminalmeubilair. Vooral interessant vond ik echter de strategische lading van enkele grote hightechbedrijven die in opslag lag voor inzet ergens in de wereld. Complete fabrieken lagen opgeslagen in de voormalige RDM-hallen, nu van Broekman Logistics.

Bij de functie van de Rotterdamse haven als strategische voorraadlocatie denk ik allereerst aan de strategische olieopslag. Maar de vraag naar

duurzame energie is in de toekomst van groter belang. Voor de energietransitie zijn zeldzame aardmetalen onmisbaar: die zijn nodig in onder meer zonnecellen, windmolens en batterijen – denk aan dysprosium, terbium, europium, yttrium en natuurlijk neodymium. En net zoals Europa zich afhankelijk heeft gemaakt van Rusland voor gas, is het afhankelijk van China voor zeldzame aardmetalen: 95% van de zeldzame aardmetalen komt uit China. En we kennen de grillen van China wat betreft exportquota's en politiek-strategisch gedrag. "Internationale politiek beïnvloedt logistiek mineralen" was de kop van een mooi artikel over het bedrijf RoBuLo (Rotterdam Bulk Logistics) in de RPPC Nieuwsbrief van 30 juni jongstleden.

Ik denk dat het opbouwen van de strategische opslag van zeldzame aardmetalen een belangrijke kans is voor de Rotterdamse haven. Europa wil zowel strategisch autonoom zijn als 'Fit for 55'. Het grote voordeel is dat deze strategische voorraad door het hoogwaardige karakter niet veel ruimte vraagt. Hoe dit in het bestaande havencomplex in te passen? Daarover mag de nieuwe lichter high potentials van de haven zich het hoofd breken!

RPPC | 11 juli 2022

Een school voor Marioepol

De havenstad Marioepol aan de zee van Azov is verwoest door het Russische leger. We hebben het allemaal kunnen zien. Marioepol speelt een cruciale rol in de economie van Oekraïne. Niet alleen door de logistieke functie maar vooral door de impact van de twee staalfabrieken, goed voor zo'n drie procent van het BNP. Deze fabrieken zijn zwaar beschadigd, met name het inmiddels legendarische Azovstal complex. Marioepol had al veel te lijden onder de annexaties van Rusland in 2014. Een groot deel van het achterland in de Donbass viel weg en daarnaast werd de Krim in 2018 verbonden met Rusland door een brug, waardoor Marioepol niet meer bereikbaar was voor grote zeeschepen. Er was in 2019 dan ook sprake van een halvering van de overslag vergeleken met 2015.

Marioepol moet weer worden opgebouwd. En bij deze opbouw kan in het bijzonder Rotterdam helpen met de ervaring van de eigen wederopbouw. Dat was de insteek van de 'Rotterdam Soos' die op zondag 15 mei plaats vond in de Doelen. Stedenbouwkundige Riek Bakker, enkele dagen daarvoor geëerd met de Johan van Oldenbarnevelt-penning – die in 2008 overigens nog naar Poetinvriend Valeri Gergiev ging – zat in het panel. Daarnaast zaten Sergii Rodionov, een art director en ontwerper uit Marioepol, en uw columnist in het panel. Sergii Rodionov publiceerde een uit zes elementen bestaand manifest voor de wederopbouw van Marioepol, zie: <https://re-mariupol.com/>. De eerste drie daarvan wil ik met u delen. Ten eerste, het geven van aandacht aan de geschiedenis van de stad bij de wederopbouw. Laat maar zien wat de Russen hebben aangericht. Ten tweede wil hij de nadruk leggen op schone hi-tech productie en minder afhankelijkheid van de traditionele zware en fossiele industrie. Ten derde wil hij aandacht voor innovatie en de creatieve industrie. Maar bovenal moeten de inwoners van Marioepol nauw betrokken worden bij de wederopbouw. Het nauw betrekken van de bevolking was ook een belangrijk punt van Riek Bakker. Maar zij suggereerde ook de ontwikkeling

van een multidisciplinaire school, waar actieve kennisoverdracht kon plaatsvinden vanuit Rotterdam. Tenslotte noemde zij een belangrijke succesfactor die zij ook bij de ontwikkeling van de Kop van Zuid toepaste: begin met een nog grove visie en ga daar mee aan de slag: bespreken, aanpassen, detailleren.

Zelf las ik ter voorbereiding diverse boeken over de Rotterdamse wederopbouw. In Rotterdam kwam de wederopbouw van de haven duidelijk op de eerste plaats; vóór de wederopbouw van de stad. Snelheid was geboden. Rotterdam was net als Marioepol een haven van nationaal belang maar men wilde ook voorkomen dat Rotterdam achterbleef in de concurrentie ten opzichte van het slechts licht beschadigde Antwerpen en men wilde voorkomen dat de ontluikende chemische en aardolie-industrie elders in Nederland terecht zou komen. De bewoners van Rotterdam speelden een ondergeschikte rol in de wederopbouw.

Het betrekken van de bevolking is in ieder geval een belangrijke les voor ‘De School van Riek’. Mij lijkt het vooral belangrijk dat de havens in Oekraïne samenwerken vanuit een krachtige havenvisie. Want als iets duidelijk is geworden, dan is het de strategische rol van havens in de economie van Oekraïne. Maar doe dat vooral samen met de inwoners van Marioepol. En met een school in Rotterdam waar in ieder geval de top-havenexpertise uit Rotterdam wordt samengebracht voor de wederopbouw van de havens van Marioepol en Oekraïne. Smart Port, Rotterdam Maritime Board, Havenbedrijf Rotterdam, kennisinstellingen, bedrijfsleven en overige relevante partijen: u bent nodig! Zelf ga ik graag weer naar school voor dit doel.

Europaort Kringen | 20 mei 2022

Eigen containers eerst

Als containers konden praten zou de situatie zoals die in de afgelopen tijd op Schiphol plaats vond al ruim anderhalf jaar hebben geduurd en het nieuws hebben beheerst. Maar containers kunnen niet praten. De ladingbelanghebbenden kunnen dat wel maar de meeste importeurs en exporteurs die ik spreek hebben de grote congestie en blank sailings gelaten over zich heen laten komen. En dat ook nog eens bij torenhoge tarieven, die nu gelukkig afnemen. Ook in de week tot 5 mei liet de Drewry-index een lichte afname zien van de spot rates van Shanghai naar Rotterdam – ondanks de dramatische gevolgen van de lockdown in Shanghai. Wat we niet zagen in Schiphol is wat de puinhoop betekende voor de transferpassagiers. U kent het gevoel wel; na een uitputtende vlucht op de overstapluchthaven merken dat de aansluitende verbinding naar Schiphol niet beschikbaar is, wat uren wachten betekent op het vliegveld of een hotel op de luchthaven. Ook in de zeehavencongestie wordt weinig ingegaan op deze ‘transfercontainers’.

Want net als op Schiphol spelen dergelijke transfers een grote rol in de Rotterdamse containeroverslag. Rotterdam kent met een aandeel van ongeveer 36 procent een hoog niveau van zee-zee-overslag. Ondanks het feit dat deze transshipment-volumes aan het afnemen zijn door de disrupties in de containerketen is het nog steeds dringen op de diepzeeterminals. De gemiddelde dwell time voor exportcontainers is sterk toegenomen, van 4 naar 7 dagen gemiddelde verblijftijd op de terminals. Het grote aandeel transshipment-containers is daar mede voor verantwoordelijk. Deze transshipment wordt actief gestimuleerd door het Havenbedrijf Rotterdam door kortingen op het havengeld. Ook schepen die de haven aandoen voor

een dubbele call-operatie, krijgen 50 procent korting op het havengeld bij de tweede call. In een dergelijke operatie lost het containerschip slechts containers in een eerste call, vaart naar andere havens in de Hamburg-Le Havre range en komt in de tweede call terug om containers te laden voor de reis richting Azië. Deze dubbele call-operatie is slecht voor de terminalproductiviteit en dwell times.

De toename van congestie en verblijftijden op de terminals treft de Nederlandse export naar overzeese bestemmingen zwaar omdat een groot en groeiend deel daarvan bestaat uit hoogwaardige, kapitaalsintensieve maakindustrie. Samen met het CBS voerde Erasmus UPT vorig jaar een onderzoek uit naar de economische betekenis van de Nederlandse zeehavengebieden. Een belangrijke uitkomst van dat onderzoek was dat de maatschappelijke betekenis van mainport Rotterdam (“Rijn- en Maasmond”) met name te relateren is aan de export van Nederlands product via de haven. De daaraan gerelateerde toegevoegde waarde bedroeg 39 miljard euro (2018). Een hoog bedrag vergeleken met de toegevoegde waarde gerelateerd aan de doorvoer via de haven, die slechts 2 miljard euro bedroeg. Uit het onderzoek blijkt dat de gemiddelde verdiensten per euro uitgaande goederenstromen voor de export van Nederlands product in 2019 53,8 cent bedroegen, terwijl dit percentage voor de transportdoorvoer slechts 1,1 cent was. De betekenis van de haven voor het faciliteren van de Nederlandse export is daarmee veel belangrijker dan het faciliteren van de transshipment. Het is daarom raar dat transshipment wordt gesubsidieerd, en zeker dat dubbele calls subsidie ontvangen in plaats van containers met Nederlandse exportlading.

Nu weet ik ook wel dat de positie van Rotterdam als first-port-of-call erg belangrijk is voor de Nederlandse economie – denk aan de importeurs van fruit – maar nu is sprake van een onbalans en moet eens goed nagedacht worden of containers subsidie moeten krijgen en zo ja, welke containers: containers met Nederlandse waar of overstapcontainers?

Nieuwsblad Transport | 9 mei 2022

De Rotterdamse haven gaat pieken

Een column kan moeilijk niet over de Russische inval in Oekraïne gaan, maar het is erg moeilijk om de gevolgen van de oorlog te duiden. Mathias Cormann, hoofd van de OECD, stelde medio maart dat de OECD niet in de positie was om haar jaarlijkse global economic outlook te presenteren wegens te grote onzekerheid. Het dramatische conflict kan zich inderdaad in veel verschillende richtingen ontwikkelen, met mogelijk ongekende gevolgen. Denk aan hongersnoden in delen van Afrika en het Midden-Oosten door gebrek aan graan, leidend tot opstanden en burgeroorlogen. Denk ook aan de mogelijke impact op de ‘as’ Rusland-China. Ach, u leest dit allemaal zelf in de krant en tussen het moment van het schrijven van deze column en het moment dat u dit leest is er ongetwijfeld weer veel gebeurd.

Wat zijn de langetermijneffecten van de oorlog voor de Rotterdamse haven? Die kunnen groot zijn. In een andere column schreef ik over de blokkade van Wit-Rusland en haalde daar een eerder conflict tussen Oekraïne en Rusland aan. Rusland draaide in 2006 de gaskraan dicht naar Oekraïne, en daarmee ook naar Europa. Toen werd gesteld dat het stopzetten van de Russische gasleveranties aan Oekraïne een wraakactie was voor de politieke koers die het land voerde, waarbij het zich uit de

invloedsfeer van Rusland werkte – zie de lezenswaardige Wikipedia-pagina over het ‘Russisch-Oekraïens gasconflict 2006’. Een gevolg van het dichtdraaien van de gaskraan was dat de leveringszekerheid van energie in Nederland een politiek issue werd en één van de redenen was voor de aanleg van de twee kolencentrales op de Maasvlakte. De bouw van deze centrales was goed voor het grootste deel van de 4,6 miljard euro dat in 2015 door het industriële bedrijfsleven in de Rotterdamse haven (Rijn- en Maasmond) werd geïnvesteerd (Havenmonitor 2017). Gemiddeld investeerde de industrie jaarlijks een bedrag tussen de één en twee miljard euro in de periode 2000-2019, waarbij in 2019 eveneens sprake was van een piek aan private industriële investeringen met 3,6 miljard euro. De gasproblematiek uit 2006 resulteerde echter in de grootste investeringspiek in de industriële infrastructuur in de Rotterdamse haven van de afgelopen twee decennia.

De huidige oorlog zal in de komende decennia bijdragen aan een veel grotere investeringspiek. Naast de grote bedragen die nu al in de energietransitie worden gestoken zal het argument ‘leveringszekerheid’ deze investeringen verder opjagen. Ook hier is het nog niet geheel zeker hoe dit pakket eruit gaat zien en is veel mogelijk, zoals kernenergie, extra gasterminals, waterstof, veel meer windmolens, biomassa of extra graanopslag. Dat de investeringen van het bedrijfsleven, en ook van publieke partijen, in de komende jaren zullen gaan pieken staat voor mij vast. Uit het bovengenoemde conflict uit 2006 valt te leren dat het mogelijk tien jaar duurt voor dergelijke investeringen zijn gerealiseerd. Nadenken over de aard van deze investeringen is ook een leermoment, want de bouw van twee kolencentrales willen we niet herhalen. Echter, voordat deze pieken plaatsvinden is het goed mogelijk dat de haven door een diep dal zal gaan wegens een recessie. We hopen dat de OECD het snel weet....

Europaart Kringen | 22 maart 2022

‘Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst’

Dit is de titel van het Coalitieakkoord 2021-2025 van VVD, D66, CDA en ChristenUnie. Mainport Rotterdam wordt traditioneel als de ‘motor van de economie’ beschouwd; benieuwd of deze motor goed wordt opgestookt in de komende vier jaar in het Coalitieakkoord. Ik check zo’n document altijd even op woorden als Rotterdam, zeehaven, container, kolen of China. Maar dat valt tegen. Slechts China wordt éénmaal genoemd, de andere woorden niet. Opvallend is de zinsnede: “Samen met de Brainportregio ontwikkelen we de mainport-status door.” Is mainport Rotterdam heel stilletjes afgeserveerd?

Het Coalitieakkoord zet zwaar in op het tegengaan van klimaatverandering: “Klimaatverandering is dé uitdaging voor onze generatie.” Het CO₂-reductiedoel wordt aangescherpt tot 55% en om het doel ook zeker te halen richt het beleid zich zelfs op ongeveer 60% in 2030. Er komt een Klimaat- en Transitiefonds van 35 miljard euro gericht op onder meer een duurzame energie-infrastructuur, groene industriepolitiek en op de beschikbaarheid van voldoende vakmensen. Industriepolitiek is daarmee terug – maar wel ‘groene industriepolitiek’; “...op basis van stevige, bindende maatwerkafspraken zorgen we ervoor dat de Nederlandse industrie in Europa en wereldwijd de duurzame norm stelt.”

Als deze ambitie wordt vergeleken met waar Nederland zich in 2019 bevond in Europa wat betreft CO₂-uitstoot per hoofd van de bevolking – 25 landen, waaronder Polen deden het beter – past bescheidenheid. Het is daarnaast raar dat het akkoord niet ingaat op zeehavens. In 2017 werd bijna de helft van de in ons land geproduceerde CO₂ in de Nederlandse zeehavens gerealiseerd, waarbij mainport Rotterdam (inclusief Moerdijk) verantwoordelijk was voor zo'n 20%. In Rotterdam nam de CO₂-uitstoot sinds 2016 met ongeveer een kwart af door de sluiting van een kolencentrale, wat duidelijk maakt welke grote klappen er in zeehavens gemaakt kunnen worden, denk ook aan het Porthos-project gericht op 'carbon, capture and storage'.

Het Coalitieakkoord wil een stabiel en voorspelbaar ondernemingsklimaat bieden, gericht op een gelijk speelveld en met bescherming tegen oneerlijke concurrentie buiten Europa. Ook wordt het streven naar 'strategische onafhankelijkheid' genoemd. De productie van cruciale (half)producten en vitale processen moeten worden beschermd. Op de lijst van vitale processen van de NCTV staat de 'grootschalige productie/verwerking en/of opslag (petro)chemische stoffen' genoemd in dezelfde categorie als 'Internettoegang en dataverkeer' of 'Vervoer over (hoofd)wegennet'.

Gegeven het bovenstaande is het recente bericht van chemieproducent Sabic opmerkelijk. Het wil een van de twee naftakrakers op het industrieterrein Chemelot in Limburg sluiten. Het wil investeren in Teesside (UK) vanwege een minder streng klimaatbeleid. Een naftakraker is zeker in een chemisch cluster een vitale infrastructuur. Moeten we nu blij zijn met deze sluiting omdat het CO₂-niveau naar beneden gaat of is hier geen sprake van een level playing field? Sabic kwam voort uit DSM, oorspronkelijk kolenmijnbouw. De kolenwinning werd gestopt wegens gebrek aan toekomstperspectief en de ontdekking van het Groningse gas. DSM verkocht zijn basischemie twee decennia geleden en legt zich sindsdien toe op hoogwaardige 'performance materialen' en voedingsingrediënten; innovatieve activiteiten met toekomstpotentie. Anderzijds zou een groene hightech-kraker in Limburg voor het klimaat het beste zijn, in plaats van een verhuizing naar 'Britain's Detroit'. Werk aan de winkel voor onze twee Rotterdamse ministers!

Europaort Kringen | 25 januari 2022

Europees kampioen containeroverslag

Op 22 december 2021 arriveerde de 15 miljoenste container in Rotterdam. Daarmee overtreft Rotterdam het record van 14,8 miljoen overgeslagen standaardcontainers (teu) uit 2019 en weten we zeker dat Rotterdam Europa's grootste containerhaven blijft, uitgedrukt in teu. Met het samengaan van Antwerpen en Zeebrugge ontstaat een geduchte concurrent voor de Europese titel. Antwerpen sloeg in 2021 12,0 miljoen containers over en Zeebrugge 2,2; samen 14,1 miljoen teu, beduidend minder dan Rotterdam. Vorig jaar stelde Antwerpen eigenlijk al de grootste te zijn samen met Zeebrugge, uitgedrukt in het gewicht van de gecontaineriseerde lading. In 2020 werd 157 miljoen ton gecontaineriseerde lading overgeslagen in de twee Vlaamse havens, terwijl Rotterdam niet verder dan 151 miljoen ton kwam. In 2020 was het aandeel lege containers in Antwerpen en Rotterdam ongeveer hetzelfde, 16,4 versus 16,5%. Maar het aandeel van Antwerpen in vanuit Europa afgevoerde containers ligt hoger dan het aandeel van Rotterdam. En deze exportcontainers zijn zwaarder dan importcontainers, die vooral uit Azië komen. Ik zeg altijd gechargeerd: zware Duitse machines zitten in de exportcontainers, kleding en speelgoed

in de importcontainers. Rotterdam moet naar schatting 15,2 miljoen teu overslaan in 2021 om ook Europees kampioen te worden in tonnen containerlading.

Maar de grens van 15 miljoen teu zegt mij niets. En ook het feit dat Rotterdam de grootste is zegt mij niets. Het gaat om de meest efficiënte haven wat betreft de prijs/kwaliteit van de afhandeling. Verergert het functioneren van de haven de grote problemen in de containerlogistiek? Het gaat mij ook om de haven die het schoonste product oplevert uitgedrukt in uitstoot per vervoerde container. Het gaat mij om de haven die het meest klantgericht is, waar de klant keuze heeft uit alternatieven in de containeroverslag. Dit zijn prestaties die niet in de statistische overzichten zijn terug te vinden. En ook rapporten van de Wereldbank of andere instellingen geven geen overtuigend kwalitatief overzicht. Uiteindelijk is het dan toch de lading die kiest, op basis van een veelheid van indicatoren. Spannend, hoe ver Rotterdam komt in 2021!

RPPC | 25 januari 2022

Maersk Flowmasters

“Als dit echt waar is, komt er toch oorlog in de sector?” vroeg mijn collega Floris de Haan naar aanleiding van het artikel ‘Maersk looks set to cut out freight forwarders to attract larger BCOs’ in The Loadstar van 20 oktober. Daar werd aangekondigd dat Maersk vanaf 1 november alleen rechtstreeks van verladere lading zou accepteren en daarmee expediteurs buiten spel zou gaan zetten. Maersk wil ‘integrator of the seas’ worden en wil grote verladere een platform aanbieden waarmee ze rechtstreeks van deur-tot-deur hun lading kunnen boeken. Door de hele logistieke keten voor grote klanten te verzorgen neemt de complexiteit sterk af en kan Maersk zich richten op de specifieke eisen van deze individuele klanten; maatwerk van deur-tot-deur in plaats van een massaproduct van haven-tot-haven. Met deze verladere worden langetermijncontracten afgesloten en maakt Maersk zich minder afhankelijk van de sterk fluctuerende spotmarkt; nu met belachelijk hoge tarieven, maar in het recente verleden – en wellicht binnenkort weer – met veel lagere tarieven en dus lagere winstmarges. Om dit te realiseren is geïnvesteerd in een veelheid aan bedrijven, waaronder het e-commercebedrijf B2C Europe uit Almere, de Duitse luchtvrachtexpediteur Senator International, een douane-expediteur, opslagbedrijven, et cetera.

In de vroege herfst waren er weer borrels en sprak ik met drie doorgewinterde experts over de strategie van Maersk. Geen van deze drie dacht dat het een succes zou worden. En natuurlijk, één van hen – de meest ‘grumpy’ – verwees naar de strategie van Nedlloyd, dat met Flowmasters een vergelijkbare strategie nastreefde. “En kijk maar eens waar dat toe leidde...”

Ik zocht naar ‘Flowmasters’ in Nieuwsblad Transport en kwam uit op een ijzersterke ‘longread’ van Peter Olsthoorn uit 1992. Inderdaad: Flowmasters richtte zich drie decennia geleden ook op containerscheepvaart, distributie en opslag; van deur tot deur. Met behulp van een ‘chain module’ werd de operationele informatiestroom van Flowmasters beheerst. Net als Maersk nu was “De strategie van Nedlloyd (..) er juist op gericht om afscheid te nemen van ‘volume selling’.” Nedlloyd had ook een luchtvaartbedrijf – MSAS Nedlloyd Air Cargo (en had zelfs een groot aandeel in Martinair) –, had 44% aandeel in ECT (“zorgenkindje”) en in een veelheid van andere

bedrijven, waaronder Damco Maritime en Van Gend en Loos. Eigenlijk had Nedlloyd alle onderdelen in handen waarin Maersk nu heeft geïnvesteerd.

Bij Nedlloyd mislukte deze strategie volgens Olsthoorn mede doordat “...de Nedlloyd werkmaatschappijen niets voelden voor de gevraagde extra inspanningen ter implementatie van de nieuwe software”, marges sterk achterbleven, er bijna geen klanten waren voor ‘Flowmasters’ en vrijwel geen synergie tussen de verschillende onderdelen van het concern.

Een groot verschil met Nedlloyd is dat Maersk met zijn acquisities juist in de kennis van deze bedrijven wil investeren voor de noodzakelijke skills voor de nieuwe strategie. Daarnaast worden er duizenden IT- en marketingmedewerkers aangenomen, is juist wel sprake van bewust nagestreefde synergie bij de investeringen en hoef ik u niets te zeggen over de winstgevendheid van Maersk.

De soep wordt niet zo heet gegeten als The Loadstar beschreef; er is geen oorlog en containerschepen varen elkaar niet uit het water. Maar de strategie is helder en ik ben – ondanks behoorlijk wat grumpiness – enthousiast.

Mainport | 25 november 2021

Levenslange fascinatie voor kernenergie

Zaterdag 3 mei 1986 beloofde een zonovergoten voorjaarsdag te worden. Ideaal om de 180 kilometer lange fietstourtocht ‘Touriade’ in Noord-Groningen te volbrengen. Toch waren er ernstige twijfels onder de leden van onze wielervereniging. Daarbij ging het om de straling die Nederland had bereikt na de ontploffing van de kerncentrale in Tsjernobyl, ruim een week daarvoor. Bij ons won de liefde voor de wielersport en voor de woeste schoonheid van het Noord-Groningse landschap het. We stapten op de fiets. Overdreven? Uit het lezen van de krantenberichten van begin mei 1986 in NRC Handelsblad – “Eerste hogere waarden radioactiviteit in Groningen gemeten” – blijkt de lichte paniek in ons land. Het lijkt nu een eeuwigheid geleden.

Mijn mindset over kernenergie kan worden samengevat met fascinatie. Fascinatie over de gevolgen van wat mis kan gaan, maar ook over de kenmerken van de technologie zelf. Deze zomer las ik het ijzersterke boek over Tsjernobyl van Serhii Plokhly. De centrale in Tsjernobyl was zo veilig dat hij ook wel op het Rode Plein geplaatst zou kunnen worden. Ik bekeek een BBC-documentaireserie over de bouw van een mega-centrale in Hinkley Point C; een investering van 23 miljard Britse pond. Wederom fascinatie.

Ik kan niet zeggen dat ik een volmondig voor- of tegenstander ben van kernenergie, ik ben er wel mijn hele leven mee bezig geweest. Tot mijn vroegste herinneringen, uit beginjaren zestig, behoort het beeld van de onderzoeksreactor van de TU Delft als we in de ouderlijke Kever via de A13 van Spijkenisse naar open-en-oma in Slootdorp reden. En ook als lezer van het blad ‘Kijk’ was ik ruim geïnformeerd.

De mindset ten aanzien van kernenergie in ons land is aan het schuiven. Als u dit leest hebben we echt nog geen regeringsverklaring, maar de kans dat er

een relatief positief standpunt over kernenergie in zal worden opgenomen is aanwezig. Deze veranderde mindset lag ook ten grondslag aan het verzoek van SmartPort aan professor Harry Geerlings van de Erasmus Universiteit om een verkennend onderzoek uit te voeren naar de stand der techniek, de ruimtelijke inpassing en de organisatie van besluitvorming van kernenergie. Harry vroeg mij met hem samen te werken.

Het onderzoek is gereed en is te downloaden op de site van SmartPort. Wij konden gebruik maken van een grote hoeveelheid recent uitgevoerd onderzoek over kernenergie. Daarnaast staat de pers vol over nieuwe initiatieven, vooral gericht op kleine, modulair opgebouwde reactoren. Bij de TU Delft is men volop bezig met onderzoek naar veel veiligere en meer efficiënte centrales van de Vierde Generatie. Op basis van de consensus in onderzoek en onder de door ons ondervraagde experts lijkt kernenergie in ons land vooral iets voor de lange termijn – eerder 2050 dan 2030. Net als bij windenergie zouden er best wel eens technologische doorbraken kunnen komen, waardoor op de korte termijn meer mogelijk is dan we nu denken. Maar binnen twee decennia verwachten wij niet dat kernenergie een significante bijdrage zal leveren aan de energiemix in de Rotterdamse regio.

De kans dat ik mij in de komende tijd zorgen zal gaan maken bij mijn fietstochten over straling acht ik dan ook afwezig. Net als de kans dat ik nog steeds zin heb in een tocht van 180 kilometer.

Europaort Kringen | 17 november 2021

Het verhaal van 'Nederland Distributieland' vraagt om een comeback!

Sinds het verschijnen van het advies van het College van Rijksadviseurs over het probleem van de vele 'XXL-dozen' eind 2019 is de hoeveelheid van dergelijke dozen in ons land met volle kracht gegroeid. De grens van 40 miljoen m² aan voorraad logistiek vastgoed is in 2020 overschreden. Sterke concentraties ontstonden rondom de A12 en op de Maasvlakte. De oorzaak is bekend: door de pandemie groeide e-commerce stormachtig, was sprake van soms grote opeenhoping van voorraden door de grillen van de pandemie, ontstond een wens om meer buffers aan te houden in de logistiek en gingen consumenten bewuster consumeren door meer fruit en 'superfood' te consumeren, waaronder velen de avocado rekenen. Effect: groei van koelhuizen en een sterke re-export van fruit uit ons land. Er is daardoor sprake van een structurele nieuwe dynamiek in logistiek vastgoed, waarbij vooral kleinere stedelijke distributiecentra of 'city-hub's' een snelle groei doormaken. Wij willen als consument nu eenmaal snel bediend worden en kennen geen 'bezorgschaamte'—zie de opkomst van Gorillas met bezorgtijden binnen de tien minuten. Het is niet voor niets dat de traditionele groeiregio's als Noord-Brabant en Limburg in 2020 Zuid-Holland naast zich moesten dulden, met vooral distributiecentra voor consumentenlogistiek.

De Europese distributiecentra lijken op de terugtocht. Dit is impliciet ook de analyse van NVM Vastgoed, dat constateert dat de gebruikersmarkt in het vastgoed over zijn hoogtepunt heen is en dat vooral online detailhandel mede door de pandemie verantwoordelijk was voor groei. Merten Nefs en

de overige auteurs van ‘Het verhaal van ‘Nederland Distributieland’ is een versleten praatje’, dat op maandag 18 oktober j.l. in het FD verscheen, hebben daarmee ook gelijk: “..het logistieke gebied dat zich uitstrekt over Nederland, Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen verandert sterk.” Steeds meer containers komen via het spoor vanuit China naar Duisburg; een nieuwe mainport en ‘Gateway to Europe’—en een nieuwe concurrent van Rotterdam. De spoorcontainers bevatten ook nog eens meer hoogwaardige lading dan zeecontainers, die ook een meer geavanceerde logistiek vraagt. En ook steeds meer containers komen via de havens van de Middellandse zee naar het traditionele Hinterland van de Noordwest-Europese zeehavens.

Ik ben het helemaal eens met genoemde auteurs dat ons land met een nieuw verhaal voor Nederland Distributieland moet komen gebaseerd op kennis en innovatie, en dat de door deze kennisintensieve logistieke activiteiten gecreëerde toegevoegde waarde boven het denken in ‘tonnen en teus’ moet worden geplaatst. Uit divers onderzoek van bureaus als TNO en Buck Consultants International blijkt dat de toegevoegde waarde per werkzame persoon van ketenregie, maar vooral van logistieke supportactiviteiten, beduidend hoger is dan de toegevoegde waarde gerealiseerd door de uitvoering van de logistiek—zeg maar het ‘sjouwen van lading naar dozen’. Het is dan ook niet voor niets dat Rotterdam zich afficheert als Europa’s Maritieme hoofdstad en sterk investeert in de rol als vestigingsplaats voor hoogwaardige, haven- en maritiem gerelateerde dienstverlening; vooral bestaande uit deze logistieke supportfunctie, zoals financiële en juridische dienstverlening. Daarnaast is de sterke rol van het logistieke kenniscluster met onder andere het logistieke topcentrum TKI Dinalog en de sterke specialisatie op logistiek van universiteiten in Delft en Rotterdam cruciaal. Maar het is ook zo dat deze sterke logistieke positie nauw is gerelateerd aan de fysieke uitvoering. Het is niet voor niets dat veel logistieke vernieuwing in ons land afkomstig is van de containersector: van de wereldwijd eerste gerobotiseerde containerterminal tot de uitvinding van synchromodaal vervoer (beiden door ECT geïnitieerd).

Natuurlijk zeggen de auteurs een aantal verstandige zaken. Veel incurant logistiek vastgoed uit de jaren negentig van de vorige eeuw is lelijk en deprimerend: het is de hoeveelheid brownfields waarvan de Rijksadviseurs terecht aanbevelen op die plekken te zoeken naar vernieuwing. En inderdaad: ons land staat aan de vooravond van een circulaire economie, waarvan de meeste beleidsmakers zich überhaupt niet hebben afgevraagd op welke bedrijventerreinen deze circulaire economie gevestigd zal gaan worden. Zeer waarschijnlijk zal een groot deel van de circulaire economie zich eveneens af gaan spelen in dozen.

Tenslotte wijs ik graag op twee denkfouten van de auteurs van ‘Het verhaal van ‘Nederland Distributieland’ is een versleten praatje’. Ten eerste dat doorvoer en re-export (wederuitvoer) weinig opleveren. Dat is onjuist. Volgens het CBS hangt ruim 3 procent van het BNP samen met re-export en groeide deze re-export ook nog eens fors. In het eerste halfjaar van 2021 met 12 procent—echter: minder hard dan de uitvoer van Nederlandse makelij, die met maar liefst 22 procent groeide. Het strategische verschil tussen deze twee typen export is de toegevoegde waarde per euro omzet. Aan een euro export van Nederlandse makelij wordt 54 eurocent aan toegevoegde waarde gerealiseerd, terwijl dat met de re-export slechts 13 eurocent is en met de doorvoer slechts 1,4 eurocent wordt verdiend, waardoor inderdaad betwijfeld kan worden of de maatschappelijke kosten van doorvoer

overeenkomen met de baten. Door het zeer omvangrijke volume re-export verdient de Nederlandse economie er in totaal echter fors aan.

Ten tweede stellen de auteurs dat de logistiek tot stilstand kwam bij de recente wateroverlast en dat het achterland in het geding kwam door het lage water in onze rivieren. De binnenvaart is slechts één van de inland-vervoerwijzen naast buisleidingen, spoor, shortsea en weg. En natuurlijk valt de nationale logistiek niet stil door alleen hoog of laag water. Maar aandacht voor het strategisch belang van de binnenvaart als onmisbare schakel in de nationale logistiek voor de duurzame toekomst in ons land is terecht—zeker toegespitst op de circulaire economie en zeker gerelateerd aan de doorvoer.

Nederland Distributieland wordt door de auteurs een versleten praatje genoemd. Ik las in eerste instantie een versleten plaatje, een grijsgedraaide elpee. Echter, vinyl is aan een sterke comeback bezig—tenminste, als het vinyl geproduceerd kan worden door de huidige logistieke disruptie. Een dergelijke comeback is ook nodig voor Nederland Distributieland; vers vinyl, inderdaad gebaseerd op kennis, innovatie en hoge toegevoegde waarde. Maar nog steeds is het heerlijk om een pakket elpees van de Beach Boys uit de beginjaren zeventig grijs te draaien!

Logistiek.nl | 18 oktober 2021

Freight transport: at any price?

De titel van deze column speelt al een tijdje door mijn hoofd naar aanleiding van de containercrisis. Het is de titel van het proefschrift van Hens (inmiddels professor) Runhaar uit 2002. Hij onderzocht de effecten van een forse toename van transportkosten op de structuur en het ruimtelijke patroon van productie- en distributienetwerken. Dat deed hij door de supply chain van boeken en kranten als uitgangspunt te nemen: van papierproductie tot oud-papierinzameling. Hij ging uit van twee scenario's.

In Runhaar's eerste scenario werd de kostenstijging veroorzaakt door het toerekenen van de 'externe kosten' van het vervoer. Dat betekent dat kosten die normaal niet in de tarieven zitten nu wel worden meegenomen, denk aan de door vervoer veroorzaakte kosten voor uitstoot, geluid en dergelijke. Nog steeds een erg relevant scenario als we denken aan het voornemen om tot emissiehandel te komen en/of een CO₂-belasting in te voeren in Europa in initiatieven als 'Fit-for-55'. Dit eerste scenario kent een sterke toename van de vervoerstarieven. Bij het wegvervoer gaat het bijvoorbeeld om een toename van 50% en bij de intercontinentale zeevaart eveneens om 50%.

Het scenario bleek de organisatie van de productie en distributie van boeken en kranten niet te beïnvloeden. Het leidt hoogstens tot een hogere vervoersefficiëntie door meer consolidatie en een verminderde vraag naar vervoer door een lagere orderfrequentie. In sommige situaties worden meer lokale of regionale toeleveranciers gezocht. Een tariefstijging van 50% werd in het onderzoek in 2002 reeds als substantieel beoordeeld. Wat zou Runhaar in 2002 van een tariefstijging van 1000% hebben gedacht voor intercontinentale zeevaart? Ik denk dat hij naar zijn voorhoofd zou hebben gewezen.

In een tweede scenario bekeek hij het effect van beleid dat ernstig tekortschiet bij het investeren in infrastructuur, met als gevolg structurele

congestie. Deze congestie veroorzaakt langere doorlooptijden (+7,5%) en een afname van de betrouwbaarheid (10% afvaarten meer dan een dag te laat). Tussen haakjes staan de aangenomen veranderingen op intercontinentale zeevaart. “Verladers beschouwen langere doorlooptijden en een verminderde leverbetrouwbaarheid problematischer dan hogere transportkosten, vooral omdat zij concurreren op customer service. (...) Toch zullen langere doorlooptijden en een verminderde leverbetrouwbaarheid weinig invloed hebben op de organisatie van productie en distributie” concludeerde Runhaar. De voor het onderzoek onderzochte verladers noemden wel als mogelijkheid decentralisatie van productie of voorraden. Als we de huidige realiteit in de containervervaart wederom met dit scenario confronteren, dan nemen de doorlooptijden momenteel gemiddeld met ongeveer 20% toe op de Azië-Europese trade en 65% van de afvaarten is meer dan een dag te laat. Wederom waarden waarbij Runhaar glazig uit de ogen zou hebben gekeken.

Zijn proefschrift is nog steeds erg relevant omdat het heel inzichtelijk maakt hoe verladers hun logistieke afwegingen maken (of maakten). In 2002 zouden de huidige waarden in het internationale containervervoer als nonsens zijn beoordeeld. “Natuurlijk heeft dat een dramatische invloed op de inrichting en organisatie van supply chains” zou de reactie zijn. Pas nu is duidelijk waaraan we echt moeten denken bij ‘Freight transport: at any price?’

Mainport | 1 oktober 2021

Duisburg: Chefsache!

Begin dit jaar heeft Erasmus UPT in opdracht van SmartPort onderzoek uitgevoerd naar het toenemende belang van de haven van Duisburg. Duisburg ontwikkelt zich van binnenhaven tot ‘Gateway to Europe’ en zelfs tot een heuse mainport. Duisburg is het dominante spoor-knooppunt in Europa en ontvangt ongeveer een derde van alle containers die vanuit China naar Europa komen. Daarnaast krijgt Duisburg een nog onbekend aantal containers vanuit Middellandse zeehavens. Het in Duisburg behandelde containervolume gaat dit jaar mogelijk dat van Bremerhaven overtreffen. Duisburg speelt ook een belangrijke rol in het vestigingsklimaat van Noordrijn-Westfalen. In het afgelopen decennium hebben zich ongeveer elfhonderd Chinese bedrijven in Noordrijn-Westfalen gevestigd. Heel veel kleine bedrijfjes maar ook een aantal grote handelsondernemingen. Duisburg werd door Xi Jinping himself in 2014 aangewezen als belangrijk knooppunt in het Belt and Road Initiative. Xi keek daarbij niet naar ons land. De Chinese staatsreder Cosco is inmiddels een belangrijke partij in Duisburg, onder meer door deel te nemen aan de investering in een enorme spoorterminal op het voormalige Kohleninsel met een capaciteit van maar liefst 850 duizend TEU.

Begin dit jaar was het nog moeilijk om Duisburg fysiek te onderzoeken door de coronabeperkingen en ‘bekeken’ we de haven vooral met behulp van google streetview. Afgelopen zondag stapte ik in mijn auto om Duisburg met eigen ogen te bekijken. En dat was indrukwekkend. Men werkte hard aan bovengenoemde spoorterminal maar ook aan andere bedrijventerreinen, zoals het gloednieuwe ‘logport VI’ waar een gecombineerde spoor-binnenvaartterminal wordt aangelegd op een grote site voor distributiecentra. DSV heeft er inmiddels een omvangrijk distributiecentrum gevestigd en Maersk volgt. De fysieke havenactiviteiten zijn zonder meer indrukwekkend en overal zijn Chinese containers te bewonderen. In het

stadscentrum is de rol van China minder zichtbaar: er zijn weinig kantoren of andere zichtbare tekenen van Chinese investeringen in de stad.

De boodschap van ons onderzoek is dat Rotterdam in zijn achterlandstrategie meer rekening moet houden met Duisburg. Nederland wordt steeds meer het achterland van Duisburg. Duisburg speelt een rol in drie voor Rotterdam relevante corridors: natuurlijk de Nieuwe Zijderoute—waarin Rotterdam een verwaarloosbare rol speelt—, daarnaast twee Europese TEN-T-corridors en de Nederlandse TopCorridor. Juist deze verbondenheid op corridorniveau is relevant voor de relatie Rotterdam-Duisburg. Wij verwachten dat deze corridors steeds meer als eenheid worden beheerst, met een digitale infrastructuur op corridorniveau, met de uitrol van een energie-infrastructuur en duurzaamheidsdoelstellingen eveneens op corridorniveau. Het is heel belangrijk dat Rotterdam nauw betrokken is bij deze initiatieven. Voorkomen moet worden dat een Chinese logistieke-informatie-infrastructuur zoals Logink Duisburg verbindt met het net van (Cosco-)terminals in Rotterdam, Antwerpen, Zeebrugge, Middellandse zeehavens en sinds kort Hamburg.

Een andere belangrijke conclusie uit het onderzoek is dat veel te leren valt van Duisburg. Bijvoorbeeld in de succesvolle industriële transitie van kolen en staal naar logistiek—een voorbeeld voor de aanstaande transitie in Rotterdam van olie naar nieuwe energiedragers—of in de proactieve en marktgericht rol van Duisburg. Duisburg moet serieus worden genomen als richtinggevende speler op het Europese toneel. Duisburg is allang geen binnenhaven meer, maar een serieuze concurrent van mainport Rotterdam; Duisburg is Chefsache!

Europa | 24 september 21

Loekasjenko heeft het niet van een vreemde

President Loekasjenko van Wit-Rusland heeft de doorvoer van Europese producten naar China en Rusland via het spoor geblokkeerd. Dit als reactie op de sancties van de EU als straf voor de onderdrukking van andersdenkenden in Wit-Rusland. Daarmee doet het land precies wat regelmatig als groot nadeel van de spoorverbinding tussen Europa en China wordt genoemd: deze Nieuwe Zijderoute is kwetsbaar want hij loopt door veel 'enge' landen. De noordelijke tak van de spoorverbinding, lopend via Kazachstan, Rusland en Wit-Rusland, is de belangrijkste route. Daarnaast is er ook nog een zuidelijke verbinding via onder andere Kazachstan, Oezbekistan, Iran en Turkije. Met deze blokkade verspeelt Loekasjenko het vertrouwen in een ongehinderde doorgang van goederen. Vertrouwen is naast betrouwbaarheid een bijzonder belangrijke factor in logistiek keuzegedrag. Als een exporteur een nieuwe vervoerwijze kiest, wil hij op de kwaliteit van deze verbinding kunnen vertrouwen en niet geconfronteerd worden met onvoorziene gebeurtenissen. Eén blokkade is vaak genoeg om weer naar alternatieven te zoeken: dan maar weer over zee.

Ik kan mij trouwens niet voorstellen dat deze blokkade niet is goedgekeurd door de voornaamste politieke vriend van Loekasjenko: Vladimir Poetin. Poetin heeft een verleden in het blokkeren van strategische verbindingen met Europa. Denk aan de conflicten met Oekraïne waarbij Rusland midden in de winter van 2006 en later in 2009 de gaskraan dichtdraaide naar Oekraïne en ook richting Europa. Een gevolg van het dichtdraaien van de

gaskraan was dat de leveringszekerheid van energie in Nederland een belangrijk politiek issue werd en één van de redenen was voor de aanleg van de ‘bepaalde’ kolencentrales op de Maasvlakte en in de Eemshaven in Groningen. Ik heb altijd begrepen dat er nog twee andere redenen voor de bouw van deze centrales waren: ten eerste om de concurrentiepositie van de procesindustrie in de Rotterdamse haven te versterken door goedkope energie uit kolen en ten tweede om de neoliberale privatiseringsagenda voor de energiesector van het toenmalige kabinet te vergemakkelijken door de beschikbaarheid van goedkope energie.

De kwestie van leveringszekerheid speelt ook bij de aanleg van de gasleiding vanuit Rusland naar Duitsland in de Baltische zee: Nord Stream 2. Ook hier maakt Europa – en Duitsland in het bijzonder – zich afhankelijk van Rusland en van alle onzekerheid die met dit land samenhangt. Als leveringszekerheid en Rusland een riskante combinatie zijn, waarom je dan afhankelijk maken van Rusland? In 2019 kwam al 43% van de Europese gasimporten uit Rusland. De onverkwikkelijke situatie rond het opsluiten van oppositieleider Navalny was voor het Europese parlement een reden voor een oproep om het afbouwen van Nord Stream 2 op te schorten. Daarnaast betekent Nord Stream 2 dat de Oekraïne als doorvoerland van gas wordt gebypassed en nog belangrijker, daarmee politiek in de hoek wordt gedreven. Ook is het gas dat via Nord Stream 2 wordt geleverd goedkoper dan het gas dat door Oekraïne gaat, want er hoeven geen transitkosten betaald te worden. Prettig voor de Duitse industrie. Het wederom hanteren van het blokkadewapen door Poetins vriend Loekasjenko richting Europa is daarom een slecht voorteken.

Europaort Kringen 17 juli 2021

Zwarte of Groene Woensdag?

‘Oil’s Black Wednesday’ noemde de Financial Times woensdag 26 mei; de dag dat Royal Dutch Shell van de rechter te horen kreeg dat de uitstoot van broeikasgassen met 45 procent moet worden teruggedrongen. Shell gaat in hoger beroep maar heeft geen tijd te verliezen omdat het van de rechter in 2030 al moet voldoen aan deze reductie. Dezelfde dag moest ExxonMobil twee leden in zijn raad van commissarissen accepteren die de onderneming gaan bijsturen naar een groener beleid, afdgedwongen door een activistische belegger. Ook bij Chevron stuurden de aandeelhouders aan op meer strikte emissiedoelen. Daarnaast was het de week waarin het Internationaal Energie Agentschap oliebedrijven maande te stoppen met exploratieprojecten om de opwarming van de aarde tegen te gaan.

Oliemaatschappijen liggen daarmee niet alleen onder druk van traditionele activisten maar ook steeds meer vanuit de rechterlijke macht en het financiële establishment—naast activistische beleggers, hedgefondsen, pensioenfondsen en ‘gewone’ aandeelhouders. Ook overheden laten hun schroom varen en kiezen voor een scherper beleid; denk aan de EU Green Deal en president Biden’s klimaatfonds van twee biljoen.

Er speelde een aantal vragen door mijn hoofd naar aanleiding van Zwarte Woensdag. Bijvoorbeeld het feit dat Shell een zware inspanningsverplichting heeft om de uitstoot van zijn klanten terug te dringen. Deze klanten gebruiken de olie van Shell onder meer in zeeschepen, vliegtuigen en auto’s. De Nederlandse Staat is deels eigenaar van zo’n grote gebruiker: KLM. Hoe gaat Shell daar een zware inspanningsverplichting aanpakken terwijl de overheid vrij gemakkelijk

omvangrijke steun geeft zonder echt heel harde transitie-eisen te stellen? Zelf tank ik regelmatig bij Shell. Moet Shell mij een zetje geven om eindelijk ook zo'n kekke Volkswagen ID.3 of Tesla te kopen? Bijvoorbeeld door een aantrekkelijke lening? Wouter van Dieren, medeoprichter van Milieudefensie, werd aangehaald omdat hij al 40 jaar geleden stelde dat Shell zich moest omvormen van olie- en gasbedrijf tot energiebedrijf. Misschien is dat niet genoeg en moet Shell een bedrijf voor mobiliteitsoplossingen worden?

Een andere gedachte is dat er staatsoliemaatschappijen actief zijn die zich niet zo veel aantrekken van aandeelhouders, rechters en actiegroepen; bedrijven als Saoedi Aramco of Rosneft. Springen zij in het gat van Shell en andere oliemaatschappijen? Ligt hier een taak van regeringen om dit te voorkomen?

Shell wordt gedwongen om het duurzame investeringsbudget drastisch omhoog te gooien. Dat is goed nieuws voor de Rotterdamse haven omdat nieuwe duurzame projecten zorgen voor investeringen en werk in de haven. Denk aan Porthos waardoor Shell al aan een deel van zijn reductie kan voldoen via CCS, denk aan de plannen voor waterstof ook bij Shell, denk aan de uitrol van offshore wind. Het Havenbedrijf Rotterdam participeert in onderzoek om groene waterstof vanuit Australië te importeren en door te voeren naar Duitsland. Dat zijn de gedurfde projecten van de toekomst met een wereldwijde scope die een impuls kunnen geven aan de verduurzaming.

Met de uitspraak van de rechter zijn we er nog lang niet, de verdere reductie na 2030 wordt pas echt een uitdaging. Maar de meerwaarde is dat de energietransitie flink in beweging is gebracht. Ik spreek daarom toch liever van Groene Woensdag.

31 mei 2021 | Europortkringen

Een kantelpunt in de wereldhandel?

Voordat ik aan deze column begon even de site van Drewry gecheckt: het spotmarkttarief op de Shanghai-Rotterdam route nam in de week van 15 april toe met 7% tot 7.978 dollar voor een 40ft container. Niet veel als de tariefstijging van het afgelopen jaar daarnaast wordt gezet: +457%. Wel veel als men zich beseft hoe hoog deze tarieven al zijn en wat de implicatie daarvan is voor supply chains. Voor veel producenten doet deze prijs de kostenvoordelen van produceren in China of Zuidoost-Azië ruim teniet, na een jaar waarin men al sterk werd getroffen door eerdere lockdowns.

Natuurlijk zullen de lezers van deze column de situatie in het Suezkanaal niet snel meer vergeten. Toch denk ik dat de sterke stijging van de containertarieven sinds november 2020 in historisch perspectief nog meer bijzonder is. Mogelijk te vergelijken met de oliecrisis van 1973 toen de prijs van olie ook verviervoudigde en de wereldeconomie op een kantelpunt belandde. Net als olie is containertransport een commodity waar de wereldeconomie op drijft.

De bekende containerconsultants verwachten dat de congestie in zeehavens en de containertekorten nog het hele jaar zullen blijven voortduren en de tarieven hoog blijven. Zo verwacht Drewry pas na 2022 een substantiële verandering en moeilijker tijden voor reders – die er zeker zullen komen, mede door de 'boom' in nieuwbouworders. Er is voor een 'stagging' 1,45 miljoen TEU in slechts drie maanden tijd besteld.

Stel dat Drewry gelijk heeft en de huidige situatie van terminalcongestie, gebrek aan containers en zeer hoge tarieven duurt nog twee jaar, dan zullen veel producenten zich achter de oren krabben. Heeft produceren aan de andere kant van de wereld nog wel zin? Kan dat niet veel voordeliger in Oost-Europa? Of toch in Nederland? Uit recent onderzoek van Berenschot blijkt dat reshoring weinig potentie heeft, maar is daarbij rekening gehouden met dit ‘nieuwe normaal’ in de container business? Eén van de meest inspirerende voorbeelden van reshoring is het bedrijf Capi Europe dat in Tilburg duurzaam en high-tech bloempotten produceert en productie terugbracht vanuit Azië. Wellicht is het echte kantelpunt in de huidige containercrisis dat re- en nearshoring van dergelijke producten toch meer kansrijk is dan we dachten.

Natuurlijk, met de huidige aanpak gaat het wellicht tot 2022 duren voor we gevaccineerd zijn. Maar uiteindelijk komt er een moment waarbij we weer naar het theater kunnen, weer kunnen reizen of de Michelinids verder kunnen afwerken. Dat betekent dat we meer diensten gaan consumeren dan goederen. Ook heeft vrijwel de hele werkende wereld dan het kantoor aan huis op orde en is voorzien van hard- en sportware. Dat betekent misschien wel een verzadigde vraag. Het is dus ook goed mogelijk dat we volgend jaar op deze tijd te maken hebben met een ingezakte containermarkt. En ook dat is geen goed nieuws want ik hoop zeer dat de containersector haar huidige megawinsten verstandig investeert: in verduurzaming, maar zeker ook in de /uitrol van 5G-netwerken en intelligente containers in plaats op een Pavloviaanse-wijze in megaschepen. Want nog steeds weten sommige verladers niet zeker of ze nu wel of geen containers aan boord hebben van de Ever Given.

[NT, 16 april 2021]

Wake-up of woke-up?

Enige weken geleden mocht ik aanschuiven aan tafel bij een discussie op het Future Flux Festival. Dit is een festival georganiseerd door het Rotterdam Makers District—u weet wel: de gebieden waar innovatieve maritieme initiatieven plaats vinden op de voormalige RDM-werf in Heijplaat en rond het Merwe-Vierhavengebied. In deze editie van het festival stond de offshore centraal. Op de vraag naar de stand van zaken rond de offshore noemde ik als issue de aanwezigheid van Chinese studenten, promovendi en postdocs aan onze universiteiten, waaronder de TU Delft. Deze studenten krijgen dezelfde kennis voorgeschoteld als studenten met een Nederlandse achtergrond. Nadat ze zijn afgestudeerd of gepromoveerd vertrekken ze gewapend met up-to-date kennis terug naar China en zullen daar wellicht in dienst treden bij bedrijven die gaan concurreren met Nederlandse bedrijven—vaak niet vanuit een level playing field. Voor de Nederlandse offshore is kennis naar mijn mening de belangrijkste concurrentiefactor en de TU Delft is daarvoor een cruciale toeleverancier. Uit gesprekken met bedrijven actief in het meer kennisintensieve deel van de offshore wordt keer op keer bevestigd dat de kennis van de TU Delft onontbeerlijk is. Voorlopig is het dan ook nog Boskalis die dankzij ervaring en kennis over baggertechniek, bodemeigenschappen, het gedrag van het water en de krachten die sleepboten kunnen leveren in staat bleek om het containerschip Ever Given relatief snel los te maken tijdens de veelbesproken blokkade in het Suezkanaal. Het combineren en integreren van kennis over een aantal specifieke domeinen is de kern van het concurrentiepotentieel van de Nederlandse offshore.

Terug naar het Future Flex Festival. In een felle reactie aan tafel op mijn woorden bleek dat mijn bewustzijn nou niet bepaald als *woke* gekenmerkt kon worden. Mij werd te verstaan gegeven dat het denken over een gemeenschappelijke vijand richting Azië geen pas geeft. Je kunt Chinese studenten niet op die manier wegzetten: het zijn jongeren met ambitie die graag aan energietransitie willen werken, wellicht in Beijing of ook in Nederland. Daarnaast hebben veel grote Nederlandse offshorebedrijven ook werven in Azië waar gewoon geld wordt verdiend en hard wordt gewerkt.

Ik moest na deze reactie meteen aan mijn beste student ooit denken: een jonge Chinese die in zes weken tijd een absolute top-scriptie schreef over nearsourcing vanuit Chinees perspectief, die oneindig beter Engels sprak dan ondergetekende en die door haar professionele en zelfbewuste manier van doen grote bewondering opwekte. Voor mij was zij een wake-up call: als China vol zit met dit soort studenten kunnen wij onze borst nat maken. Gelukkig kreeg ik na deze superstudent een hele reeks gewone studenten uit China: goede studenten, zwogers of brekebenen maar vooral normale studenten, met dezelfde sterkten, zwakten en idealen als de meeste Nederlandse studenten.

Maar het gaat verder dan alleen kennistransfer die de concurrentiepositie van onze industrie verzwakt. Ik las het afgelopen weekend in de krant dat minstens 29 promovendi en gastonderzoekers de afgelopen jaren op de TU Delft onderzoek deden op het gebied van deels militair inzetbare onderwerpen. En hoogleraar Alexander Verbraeck stelde “Bij samenwerkingen met om het even welke Chinese universiteit vloeit kennis naar het leger.” Weer een wake-up call, vast niet de laatste.

Europoortkringen, 31 maart 21

Disruptie in containermarkten

Disruptie treedt op als sprake is van een simpeler product voor een bepaald marktsegment. Het gaat daarbij niet om een in technisch opzicht beter product maar het is vaak wel een ideale oplossing voor een bepaalde doelgroep. Bestaande bedrijven reageren in eerste instantie niet op deze simpele producten. Na verloop van tijd gaan meer klanten dit simpele product waarderen en wordt de kwaliteit van het product verbeterd, waardoor het nog meer klanten aantrekt en waardoor het voor bestaande bedrijven vaak te laat is om te reageren. Klassieke voorbeelden zijn lowcost luchtvaartmaatschappijen als easyJet en platformen als AirBNB. Ik moest aan deze disruptie denken naar aanleiding van recente praktijken in het containervervoer tussen Azië en Europa.

Als lezer van dit blad heeft u ongetwijfeld gehoord van de torenhoge tarieven van het vervoer van containers tussen Azië en Europa, de tekorten aan lege containers en de moeite die het kost om een plek te vinden op containerschepen. Toch was het een verrassing toen ik op linkedin een bericht van Combined Cargo Terminals las waarin het meldde dat een deepsea-schip uit Singapore in Moerdijk was ontvangen en gelost. 24.000TEU? Nee, z'n 400 veertig voet containers vervoerd in een multi-purpose schip. Het schip was gecharterd door DHL en is de eerste uit een reeks aanlopen. Veel kleinere partijen slagen er door de krapte niet in om hun containers aan boord te krijgen van de traditionele deepsea-schepen omdat grote verladers vaak voor gaan. In de media werd gesproken over producten als tuinmeubels en barbecues die door hun relatief geringe waardedichtheid sterk getroffen worden door de torenhoge tarieven.

Ik zie dit initiatief van DHL als een goed voorbeeld van disruptieve innovatie: minder geavanceerd maar meer flexibel en een gat in de markt. Het me denken aan Dirk Goedhart, een legendarische logistieke manager van Philips die in de jaren negentig dergelijke schepen gebruikte voor Philips-containers om kosten te besparen.

Deze dienst is momenteel de ideale oplossing voor specifieke verladere. Bij het huidige niveau van bunkerprijzen en tarieven kunnen meer van dergelijke multi-purpose schepen worden ingezet en blijkt het mogelijk om nieuwe diensten te initiëren zonder de toetredingsdrempels die met megacontainerschepen samenhangen. Het opent misschien de ogen voor grote verladere als Amazon die moeilijk tevreden kunnen zijn met de performance van het containersysteem. En het biedt mogelijkheden aan havens als Amsterdam om toch weer deepsea-diensten binnen te halen.

Wat betekent dit voor de sector? Over enkele maanden zullen tarieven zich wellicht hebben hersteld, zal de vraag naar lading mogelijk afnemen door recessies als de grote steunoperaties achter de rug zijn, zullen ontwikkelingen als nearsourcing invloed op volumes gaan hebben en kan deze disruptieve ontwikkeling zich mogelijk hebben bewezen in de markt waardoor de benutting van megaschepen afneemt en het overcapaciteitspook weer gaat rondwaren. Hoe containerredere reageren? CMA CGM heeft onlangs een luchtvaartmaatschappij gekocht om te voldoen aan de fluctuerende vraag van verladere. Net als Amazon stond te lezen. Toch denk ik niet dat Amazon zich net als CMA CGM zal willen toeleggen op het eigen vervoer van zijn e-commerce met megacontainerschepen.

16 februari 2021 in Mainport.

De Roaring 20s!

Het is voor mij een eer dat ik samen met mijn collega Larissa van der Lugt een wisselcolumn voor Europort Kringen mag schrijven. Allereerst las ik dit magazine al ruim drie decennia geleden als student geografie aan de Rijksuniversiteit Groningen. Eerst als bron voor een afstudeerscriptie over havenautomatisering, daarna in de tijd dat ik een proefschrift schreef over de chemische industrie in de Rotterdamse haven. Ik vond het blad zelfs zo onmisbaar dat ik acht jaar – ja, het schrijven van een proefschrift in de vrije tijd duurt lang – een privé-abonnement had. Daarnaast zit de Rotterdamse haven in mijn genen. Ik ben in 1959 in Spijkenisse geboren en als ik uit mijn jongenskamer keek zag ik de typische structuur van de installaties van de Esso raffinaderij aan de horizon.

In het begin van de jaren vijftig veranderden de polders van Rozenburg in het industriegebied Botlek, medio jaren vijftig begon een ongeëvenaarde ontwikkeling in de olie- en chemische industrie. Begin jaren zeventig was de Rotterdamse haven het grootste aaneengesloten industriegebied in de wereld en het heeft nog steeds deze positie in Europa. Sinds de jaren zeventig is sprake van stagnatie. Nieuwe vestigingen van de chemische industrie in de haven zijn op de vingers van één hand te tellen. Het aandeel van de petrochemische industrie in de totale toegevoegde waarde van de haven neemt al jaren structureel af. Maar dat gaat veranderen!

Momenteel worden veel toekomstbeelden geschetst voor 2050: honderd jaar na het begin van de sterke industriële groei van de Rotterdamse haven. Dan is sprake van een haven die vrijwel geen CO₂ uitstoot. Dit vraagt een

ongekende aanpassing van het bestaande chemiecluster. De sector gaat vergroenen en nieuwe grondstoffen gebruiken die nu nog niet met zekerheid zijn te benoemen: algen, zeewier of wordt het misschien zelfs CO₂? Veel van de grote petrochemische innovaties ontstonden in de jaren dertig en veertig van de vorige eeuw in Duitsland en de VS. De stap van deze uitvindingen naar de bouw van fabrieken voor de productie van kunststoffen duurde zo'n twee á drie decennia en resulteerde in de landschappen zoals we nu kennen in Rotterdam, Terneuzen, Moerdijk, Delfzijl en noem maar op.

Ik verwacht dat de innovaties die nu onder druk van de energie- en grondstoffentransitie ontstaan sneller zullen resulteren in een nieuw industrieel landschap – misschien komt de Derde Maasvlakte toch niet op het Weena maar wordt het een energie-eiland op de Noordzee. Nu al wordt met man en macht gewerkt aan grote projecten als Porthos en elektrolyse gerelateerd aan waterstof. Daarnaast wordt vrij breed verwacht – recentelijk verwoord in het blad *the Economist* – dat we een periode van nieuwe technologische dynamiek ingaan leidend tot een hogere economische groei: de Roaring 20s. Innovaties in groene energie en grondstoffen zijn hier een onderdeel van. Deze innovaties zullen het aanzicht van het industriële landschap in de Rotterdamse haven – en het uitzicht vanuit jongens- en meisjeskamers in Spijkenisse – opnieuw fundamenteel veranderen.

Het is daarom heel boeiend om aan het begin van deze Roaring 20s columns voor *Europaort Kringen* te mogen schrijven!

Europaort Kringen, januari 2021

De haveninnovatie van het jaar

Eén van de gevolgen van zowel de Chinees-Amerikaanse handelsoorlog als van de coronapandemie is een vraag naar kleinere containerschepen, zo las ik onlangs in een mooi overzichtsartikel in *The Economist*. Dit komt omdat veel productie vanuit China naar andere landen in Azië verschuift, een verschuiving die nog zal versnellen door de recente vorming van het 'Regional Comprehensive Economic Partnership'. Deze productie verschuift naar een land als Vietnam dat nog niet de haveninfrastructuur bezit om megacontainerschepen te ontvangen. Met de inzet van kleinere schepen kan rechtstreeks van Vietnam naar Europa gevaren worden. Of neem een grote economie als Japan. Japan is niet rechtstreeks met Europa verbonden door diensten die megacontainerschepen inzetten. De allianties 2M en Ocean Alliance verbinden Japan en Europa sowieso niet direct en *The Alliance*, met onder anderen de Japanse carrier ONE, bedient Europa wel rechtstreeks maar met relatief oude, kleine schepen van 8 á 9 duizend teu.

Student Jorrit Bakker schreef een masterscriptie over de potentie van kleine, snelle containerschepen—1500 teu—die rechtstreeks van Japan of Zuid-Korea naar Europa varen en de grote hubs links laten liggen. Deze Nieuwe Fastships zijn beladen met kostbare lading zoals elektronica en machines en varen tot maximaal 25 knopen, wat een tijdsvoordeel van 22 dagen oplevert tussen een Japanse haven en Rotterdam ten opzichte van de megaschepen, die doorgaans feederen in Azië. Een dergelijke snelle dienst is zeker met de huidige lage bunkerprijzen economisch haalbaar, voor de lange termijn moet een duurzaam alternatief voor het energieverbruik worden gevonden. Helaas konden we geen TU Delft-student vinden die een dergelijk containerschip als afstudeeropdracht zou willen ontwerpen. In de vers-logistiek hebben reders als Seatrade inmiddels schepen varen die erop lijken, zoals de

Seatrade Green uit 2019 van 2266 teu, met een aangegeven snelheid van 19 knopen. Maersk heeft met zijn AE19-dienst een alternatief: feederen van Japan en Zuid-Korea naar de Russische haven Vostochny, vervolgens per spoor naar Sint-Peterburg en dan met shortsea naar Rotterdam. Dit levert een vergelijkbare doorlooptijd op als Jorrit Bakker berekende voor de directe dienst. Deze AE19-dienst profiteerde volgens deze krant van de vele blank sailings en omhoogschietende luchtvrachttarieven door de coronacrisis. Maar waarom het gecompliceerde spoordeel niet overslaan en rechtstreeks naar Rotterdam varen?

Ideaal zou zijn dat dergelijke schepen niet op de Maasvlakte behandeld worden om dan in de congestiegevoelige wereld van de deepsea-terminals terecht komen. Zulke schepen vragen om een aangepast hightech terminalontwerp: een kleine, flexibele containerterminal, liefst automatisch. Het geweldige nieuws is dat een dergelijke terminal sinds kort bestaat. Maar dan moeten we wel weer naar de vers-logistiek kijken. Kloosterboer opende onlangs een sterk geautomatiseerde reefercontainerterminal met een jaarcapaciteit van 350.000 teu in Vlissingen. Zeg maar een soort Euromax-terminal in het klein. Deze terminal maakt het mogelijk om containers direct multimodaal naar het achterland te vervoeren, zonder complexe stack operaties. Voor mij de haveninnovatie van het jaar! Zoets zou ook goed in Rotterdam in het Eem-Waalhavengebied ontwikkeld kunnen worden. Nu nog wachten op de komst van de innovatieve, duurzame, kleine en snel varende containerschepen!

Mainport, november 2020

European Fresh Port

“Dat heb je zeker weer achter dat mooie bureau van je bedacht, daar op die Erasmus Universiteit: jij weet niets van de praktijk!” voegde een bekende vakbondsleider uit de haven mij enkele jaren geleden snauwend toe, na een in mijn ogen best goede opmerking. En hij had gelijk: bij veel ontwikkelingen in de haven heb ik een andere voorstelling dan de uiteindelijke uitkomst. Neem de recente ontwikkelingen in de containeroverslaginfrastructuur in de Rotterdamse haven. Nadat ECT in 2015 haar City-terminal in de Eemhaven sloot dacht ik dat dit gebied vol zou worden gebouwd met fruitloodsen afkomstig uit het Vierhavengebied aan de noordzijde van de haven (‘Fruit naar Zuid’). Gebeurde niet. Er werd één groot, high-tech warehouse neergezet door de firma Kloosterboer, getooid met de naam ‘Cool Port’. Ik dacht dat Cool Port ook een initiatief was gericht op de ontwikkeling van het Rail Service Center Rotterdam (RSC) als multimodale draaischijf voor versproducten naar Europa—een stroom goederen die de laatste jaren sterk groeit; denk aan de export van avocado’s met Nederland als tweede exporteur in de wereld. Maar deze multimodale draaischijf voor versproducten is er niet. Nota bene: er is in Bleiswijk sprake van een initiatief om een spoorterminal voor versproducten te ontwikkelen: een locatie midden in een overbevolkt spoornet, ver verwijderd van de Betuweroute die nu juist met veel overheidsgeld is aangelegd om via spoor het Duitse achterland te bereiken.

Momenteel zijn nieuwe ontwikkelingen gaande in de containerterminaloverslag in de Rotterdamse haven. Ten eerste de geplande overname van de APM Terminals Rotterdam op het Delta schiereiland en ten tweede de sluiting van de Uniport-terminal in de Waalhaven vanwege de komst van steeds grotere containerschepen. Ook deze laatste ontwikkeling doet achter mijn bureau nieuwe vergezichten ontstaan over de potentie van

een vershub in de Rotterdamse haven. Oude, visionaire plannen rond een ‘Pakhuis Waalhaven’, waar terminals en distributiecentra worden gecombineerd komen boven. De komst van Innocent—ik versprak me al twee keer; geen Ineos maar Innocent, een producent van dagelijks door mij gedronken vruchtensap die zich op de Kop van de Beer vestigt—is ook zo’n verrassing. Dit is een investering in Rotterdam als vershaven—Rotterdam Food Hub—halverwege RSC en het dynamische Westland, dat zich steeds meer tot een logistieke en handelshub voor versproducten ontwikkelt.

Deze ontwikkelingen maken duidelijk dat de terminalinfrastructuur in de Rotterdamse haven niet af is. Er mist een hoogwaardige infrastructuur voor intermodaal spoorvervoer van versproducten naar het Europese achterland. Een spoorverbinding die het wegvervoer niet alleen verslaat in duurzaamheid maar ook in kosten, betrouwbaarheid en doorlooptijd op de lange afstand. Dat dit mogelijk is blijkt uit het recente CoolRail-initiatief waarbij fruit per spoor vanuit Spanje via Frankrijk in Rotterdam aankomt. Ook naar het Duitse achterland moet mainport Rotterdam als vershaven zich versterken ten opzicht van concurrerende vershavens door de ontwikkeling van een superieur spoorproduct voor verslading.

Mainport | 21 november 2019

Offshore Valley

Een autoritje door de Benelux-tunnel is voor mij altijd extra spectaculair omdat de kans bestaat dat er weer een onvoorstelbaar complex en imposant vaartuig bij Huisman aan de kade ligt in de haven van Schiedam. Ooit zag ik een schip, dat niet had misstaan op een drieluik van de schilder Jeroen Bosch qua bizarre vormen. De afgelopen twee jaar deed ik onderzoek in de haven van Schiedam, nu ruim een jaar getooid met de titel ‘Offshore Valley’. Doorgaans vind ik het gebruik van de term ‘valley’ het grootste cliché denkbaar—wie weet waar Health Valley ligt?—, allemaal innovatie-gerelateerde initiatieven geïnspireerd op Silicon Valley; wat inderdaad een innovatie-hotspot is die de wereld veranderd heeft en ons dagelijks gedrag sterk beïnvloedt. (Auw, daar komt weer een *whatsappje* binnen, jolige kantoorhumor van die gepensioneerde ex-Rabobankier of weer eens een gemiste afspraak...?) Onze bekende hoogleraar Frank van Oort vindt al die valley’s en innovatie-hotspots—hij telde er 220—maar zorgelijk. “Iedere gemeente wil een valley, campus of cluster dat internationaal meedoet. Dat is niet realistisch.” stelde hij in het FD.

Offshore Valley is andere koek. In de haven van Schiedam is een unieke verzameling maritieme en havengerelateerde ingenieursbureaus gevestigd: KH Engineering, RH Marine, GustoMSC, Tebodin, SBM Offshore, et cetera. Door met alle personeelsafdelingen van deze bedrijven te bellen, inventariseerde ik 2.014 ingenieurs die in Schiedam werkzaam zijn. Een heel groot aantal. Deze ingenieurs zijn actief op het snijvlak van ontwerp, innovatie en digitale techniek. Het is een samenballing van kennisintensieve dienstverlening die, zo blijkt uit onderzoek van de groep van professor Van Oort, de kern is van het cluster water- en deltatechnologie en diensten toelevert aan de maritiem gerelateerde machinebouw, scheepsbouw, elektronische componentenindustrie en nog een veelheid aan bedrijfstakken. Het is daarmee een verzameling bedrijven die de imposante vaartuigen ontwerpt waarmee wereldnamen als SBM Offshore en vele andere bedrijven in het maritieme cluster actief zijn. Dat het bedrijf Mammoet uit de haven van Schiedam de sarcofaag rondom de rampcentrale in Tsjernobyl plaatste vind ik ook zo’n wereldprestatie. Evenals de ‘stekkerdozen’ die HSM

Offshore bouwt voor windparken op zee. Maar er zijn ook veel minder spectaculaire maar even inventieve bedrijven, zoals het bedrijf Vryhof dat innovatieve ankers maakt, bijvoorbeeld voor drijvende windmolens. Het mooiste is, zo stelde een betrokkene, dat een schip dat ooit is ontworpen in een kantoor in Schiedam uiteindelijk in de haven van Schiedam terugkeert om met een kraan bij Huisman afgebouwd te worden.

Onlangs deden we onderzoek naar een mogelijke verbreding van Offshore Valley: nieuwe markten waar de haven zich op zou kunnen richten. Het is niet verrassend dat ook hier digitale kansen liggen, waardoor het ‘valley’ concept wordt benadrukt. Het communicatiebedrijf DOCK90 geeft het karakter van Offshore Valley en de haven van Schiedam nog het beste weer: een verzameling mini-offshore-vaartuigen drijvend in een jeneverfles: want voor mij is het distilleercluster net zo’n belangrijk onderdeel van de haven van Schiedam, of beter: Gin City. ‘Ketel 1’ staat wereldwijd in de bar!

17 oktober | Mainport

Van Havenplan naar Havenvisie

Het ‘Havenplan 2010’ van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam uit oktober 1991 was verantwoordelijk voor mijn entrée in de Rotterdamse havenwereld. Ik vond dat er veel mis was met het plan en beschreef dat in een eerste publicatie als piepjonge adviseur. ‘Weg van de Maasvlakte’ heette deze publicatie die in 1992 verscheen in het ‘Tijdschrift voor Vervoerswetenschap’. Het was een pleidooi voor een sterker strategisch focus, een gemeentegrensoverschrijdende benadering door meer aandacht voor intermodale netwerken en havengerelateerde distributiecentra in het achterland, in plaats van de sterke oriëntatie op maritieme actoren en daarmee op de Maasvlakte.

Op dit moment ben ik positiever over dit Havenplan 2010 dan in 1991. Het plan heeft de Rotterdamse haven voorbereid op de door de container gefaciliteerde sterke groei van de globalisering, Maasvlakte 2, Betuweroute, Blankenburgtunnel: grote projecten die in het Havenplan 2010 werden aangekondigd en die de Rotterdamse haven na jaren van stagnatie een impuls gaven.

We zijn drie decennia en drie havenplannen verder met de onlangs verschenen ‘Havenvisie Rotterdam’. Inmiddels ben ik niet meer piepjong; sommigen vinden mij zelfs ‘havenmeubilair’. Maar nog steeds bekijk ik de visie van het Havenbedrijf Rotterdam met een gezonde dosis kritiek.

Er zijn vijf belangrijke verschillen tussen het Havenplan 2010 en de Havenvisie Rotterdam. Ten eerste is de tijdshorizon teruggebracht van twintig naar tien jaar. Dit komt vanwege de onzekerheid over snelheid en impact van nieuwe ontwikkelingen. In 1991 leek deze overigens nog groter dan nu met de Val van de Muur en de aanstaande Europese eenwording. Ten tweede is geen sprake van nieuwe grootschalige infrastructurele investeringen, zoals een Derde Maasvlakte, maar is het centrale begrip ‘transitie’; digitale, energie-, grondstoffen- en sociale transities. De voor deze transities geformuleerde ambities zijn ingrijpend en om deze te realiseren lijken de investeringen die met de projecten uit het Havenplan 2010 waren gemoeid ruimschoots overtroffen te gaan worden. Het derde

verschil is de nadruk op de stad Rotterdam. “Het haven- en industriecomplex en het stedelijk gebied zijn met elkaar verbonden” stelt de Havenvisie: de stad Rotterdam als maritieme hoofdstad en als innovatie-ecosysteem zijn een integraal onderdeel van de visie geworden. Dit is een duidelijke koerswijziging. Ten vierde is het de ambitie om de groei van de toegevoegde waarde in de pas te laten lopen met de ontwikkeling van het Nederlandse bbp. Dit betekent een bescheiden ambitie omdat in de afgelopen jaren het economische belang van mainport Rotterdam in de Nederlandse economie verder is toegenomen. Ten vijfde beschouwt de visie het integrale complex, inclusief de activiteiten in de zeehavens van Dordrecht en Moerdijk. Het mainportcluster is daarmee het uitgangspunt in plaats van de beperkte benadering van de haven binnen de gemeentegrens van Rotterdam.

Ik ben positief over de Havenvisie. Het is een ambitieuze en gedurfde visie. Vooral het betrekken van Rotterdam als ‘Maritime Capital’ en de haventransities zijn belangrijk. Niets te klagen? Natuurlijk wel: aantal en omvang van de projecten die de duurzame transitie moeten realiseren blijven nog achter bij de ambitie. Dat moet veel sneller gaan dan bij het Havenplan 2010: er is nog maar net begonnen met de bouw van de Blankenburgtunnel, dertig jaar geleden aangekondigd. Maar met de ambitie van de Havenvisie Rotterdam is niets mis!

Mainport | 20 augustus 2019

Is 2019 het nieuwe 1974?

De overslag van goederen in de Rotterdamse haven liet in 1973 een piek zien met 294 miljoen ton. Het jaar daarop nam de overslag in de haven voor het eerst in de naoorlogse periode substantieel af. Er was sprake van een teruggang met 14 miljoen ton in 1974. Deze teruggang zette door om uiteindelijk in 1984 met 233 miljoen ton op een dieptepunt uit te komen. De overslag in de haven was in één decennium afgenomen met 20 procent. De oorzaken zijn bekend: twee oliecrises, een olieboycot, de islamitische revolutie in Iran, de oorlog tussen Iran en Irak en een wereldwijde recessie. In 1980 was de prijs van olie een factor vijf hoger dan voor 1973, om vervolgens weer in te storten door vooral een sterke vraagreactie. In ons land werden in 1973-1974 autoloze zondagen ingevoerd en de Nederlandse bevolking toonde zich zeer spaarzaam in het energiegebruik.

Wetenschappers van divers pluimage – Angus Maddison en David Harvey zijn persoonlijke favorieten – zien 1973 als het einde van de naoorlogse periode van groei: het einde van de ‘gouden jaren’. In 1974 was sprake van een nieuwe situatie na de oliecrisis en de ontmanteling van het Bretton Woods systeem van vaste wisselkoersen. Daarnaast ontstond een nieuwe inrichting van het economische systeem met grote gevolgen voor arbeidsmarkten, de inhoud van het werk maar ook nieuwe consumptie- en productiepatronen: van massaproductie naar flexibele productie. Deze periode mondde uit in de sterke globalisering van 1990-2008.

Vanaf de dip in 1984 is – met uitzondering van de het crisisjaar 2009 – sprake van een vrijwel voortdurende groei van de goederenoverslag in de Rotterdamse haven tot 469 miljoen ton in 2018. “Wanneer komt er opnieuw een jaar als 1974?” is voor mij een vraag die me al lang achtervolgt; een jaar dat de opmaat vormt tot een structurele periode van daling van de overslag. In 1995 introduceerden de onderzoekers Ruigrok en Van Tulder het concept ‘glocalisatie’: de combinatie van globalisering en localisering: de opbouw

van complete productieketens door bedrijven in de drie grote regio's Europa, Azië en Amerika. Toen voor mij een concept dat mogelijk een vergelijkbare ommezwaai teweeg kon brengen en een nieuw '1974' zou veroorzaken. Achteraf helemaal niets van gemerkt.

Maar mogelijk is nu dan toch mogelijk sprake van een structurele ommezwaai vanaf dit jaar. In het Lean-and-Green-scenario van het Havenbedrijf Rotterdam wordt bijvoorbeeld een afname van de overslag van 480 naar 352 miljoen ton in de periode 2020-2040 verwacht: ruim een kwart minder in twee decennia. Dit is een scenario waarin een lage groei van de wereldeconomie en wereldhandel wordt gecombineerd met een hoge snelheid van de wereldwijde energietransitie. Een combinatie van 'slowbalisation' – heerlijk begrip van Nederlandse bodem bedacht door trendwatcher Adjiedj Bakas – en de wereldwijde naleving van het Akkoord van Parijs. Wereldwijd? Nee, de VS doen niet mee, maar doen er wel alles aan om de slowbalisation te versterken door een nieuwe Koude Oorlog met China. Ook nu is sprake van een nieuw economisch systeem – CO₂-heffing, circulaire economie, ZZP-ers, de gig-economy, etc. – net als in de jaren zeventig. Barrières voor de wereldhandel gecombineerd met de afbouw van fossiele brandstoffen betekenen een structurele daling van de overslag. Ik denk dat ik nu wel gelijk heb: 2019 is het nieuwe 1974!

Mainport | 5 juni 2019

Ik zie de Rotterdamse haven als een vaasje

De Rotterdamse haven speelt een belangrijke rol in het leven van 17 miljoen Nederlanders doordat ketens van producten die elke Nederlander dagelijks op zijn bord of in zijn glas krijgt door de haven lopen zoals pinda's, avocado's, biefstukken en mijn favoriet: wijn uit Nieuw-Zeeland. Bijna 400.000 Nederlanders verdienen direct of indirect hun boterham met werk in of gerelateerd aan de Rotterdamse haven. Bij het lezen van de beroemde – of beruchte – brief van onze premier aan ons allen vlak voor de kerst dacht ik daarom meteen aan de Rotterdamse haven. Niet alleen omdat je in die brief vrij eenvoudig 'Nederland' kunt vervangen door 'Rotterdamse haven' maar ook door de zin: "In de snel veranderende, onstabiele wereld waarin we leven is er maar een klein vonkje nodig." Niet de mooiste zin die ik ooit las maar wel toepasbaar op vrijwel alles waar de haven mee te maken heeft.

Het Havenbedrijf Rotterdam gebruikte in het verleden twee grafieken om het presteren van de haven te verklaren: de wereldhandel en de industriële productie in Duitsland. De relatie van de overslag van de haven met deze twee indicatoren is sterk. Een twitterbericht van president Trump – een klein vonkje – kan grote gevolgen hebben voor de export van kazen uit Gouda en Edam en voor de omvangrijke Duitse export naar de VS die voor een deel via Rotterdam loopt. De sterke overeenkomst tussen de prestaties van de Rotterdamse haven en de wereldhandel maakt ook duidelijk dat Rotterdam vooral een wereldhaven is. Rotterdam is daarmee ook vatbaar voor Trumps tegenpool: Xi Jinping. De toetreding van Italië tot het Belt and Road Initiative kan grote gevolgen hebben voor het achterland van de Rotterdamse haven en voor de concurrentiepositie ten opzichte van de Italiaanse havens. De afhankelijkheid van de Duitse economie bleek vorig jaar door de lage waterstand in onze rivieren. De groei van de industriële productie in Duitsland – goed voor ongeveer 1200 miljard euro in 2018 – nam volgens het Statistisches Bundesamt in het derde kwartaal van 2018

met 0,8 procent af (en in het vierde kwartaal met 0,4 procent) door de laagwaterstand. Over impact van de binnenvaart gesproken! Dit werkt daarmee weer indirect door in de prestaties van de haven.

De Rotterdamse haven is ook sterk afhankelijk van de Nederlandse politiek. Op het ene moment acht het rijk de haven een uitstekende locatie voor kolencentrales, op het andere moment besluit ze tot een CO₂-heffing, die nergens in Nederland zo sterk zal worden gevoeld als in Rotterdam. Hoe teer de haven eigenlijk is bleek ook uit het incident met de arbeidsinspectie en het passagiersschip Oasis of the Seas.

Maar kan de haven zelf dan niets doen? Uit het boek dat ik mede schreef over Rotterdamse containerkopstukken bleek dat het bezit van de juiste visie over de impact van een innovatie als de container één van de belangrijkste succesvoorwaarden was voor de huidige sterke positie van Rotterdam als containerhaven. Dezelfde sterke visie blijkt nu uit de digitaliseringsinspanningen en uit het haveninnovatie-ecosysteem. Het is vooral de visie op vernieuwing, digitalisering en kennis waardoor dit broze bezit momenteel wordt versterkt en kansen worden verzilverd.

Mainport | 12 april 2019

Brainport Rotterdam

Er zijn drie redenen waarom onze opleiding tot haveneconoom populair is. Ten eerste de reputatie van de Erasmus Universiteit, daarnaast is de stad Rotterdam een steeds grotere trekker en ten derde het profiel van onze afstudeerders inmiddels werkzaam in de haven. Naast één CEO (Eelco Hoekstra van Vopak) en een drietal haventalenten – wij zijn trots dat Ana Duškov van onze opleiding komt, eerder waren ook oud-studenten Rik Pek (Broekman) en Onno de Jong (Ecorys) Haventalent – komen veel studenten op wat minder publicitair gevoelige plekken in de haven terecht. Maar een groot deel is actief bij toonaangevende bedrijven zoals – naast Vopak en Broekman – ECT, APMT, Maersk, RWG, Caru Containers, Glencore of Havenbedrijf Rotterdam. De toestroom van hoger opgeleide werknemers in de haven is duidelijk een trend, zoals ook blijkt uit de onderzoeken van ons collega instituut SEOR. Maar hoeveel het er zijn is onduidelijk want dit wordt niet gemeten. De directe werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens is de afgelopen jaren toegenomen van 159.000 banen in 2002 tot 184.000 in 2017. Daar komt nog een omvangrijke indirecte werkgelegenheid bij, alsmede veel banen in de hoogwaardige maritieme stedelijke dienstverlening en tenslotte al het werk dat in aan de haven gerelateerde distributiecentra in logistieke hotspots wordt gerealiseerd – het zogenaamde ‘Rotterdam-effect’. In totaal hangt meer dan een half miljoen banen in ons land met de zeehavens samen.

Terug naar Rotterdam. Ondanks het feit dat ik vrijwel elke statistiek die over de Rotterdamse haven gaat ken, is mij niet bekend wat nu het precieze aandeel van hoger opgeleide werknemers in de haven is – laat staan het aandeel van hoog opgeleide vrouwelijke werknemers. Uit ouder onderzoek blijkt dat ongeveer 24 procent van de werknemers in de haven hoger opgeleid is en 32 procent in Rotterdam als geheel. De haven is dus minder hoogwaardig dan de stedelijke economie. Maar het aandeel van hooggespecialiseerd werk in de haven groeit, net als in de stedelijke economie. Recente cijfers geven aan dat het aandeel van hoger opgeleiden in de Rotterdamse beroepsbevolking is toegenomen naar 38 procent.

Is dat veel? Rotterdam bevindt zich daarmee op het niveau van Boedapest en Praag en heeft een grote achterstand op Amsterdam dat een aandeel van 54 procent hoger opgeleide werknemers kent. Is dat lage aandeel zorgelijk? “Brainport” Eindhoven heeft een met Rotterdam vergelijkbare hoeveelheid hoog- en laaggeschoolden. Het bureau NEO Observatory heeft een vergelijking tussen de participatie van lager opgeleiden in de regio Eindhoven en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag gemaakt. Het blijkt dat sectorstructuur niet zo veel zegt maar dat men in de regio Eindhoven er beter in is om laaggeschoolden meer effectief op de arbeidsmarkt in te zetten. “Bedrijven zijn er actiever door maatschappelijke verantwoordelijkheid te nemen en zelf onderwijs te verzorgen, juist voor lager opgeleiden.” Brainport Eindhoven slaat dus niet alleen op het aandeel brains in het totaal, het slaat ook op de wijze waarop men personeel inzet. Het onlangs gesloten Leerwerkakkoord is daarmee in Rotterdam heel belangrijk. Belangrijker dan alleen maar te focussen op het aandeel hooggeschoold personeel.

Mainport | 22 februari 2019

Wen er maar aan

Ik schrijf deze column op dinsdag 6 november, een dag waarbij er voor de zoveelste keer dit jaar een warmterecord is gebroken: in Rotterdam werd het rond het middaguur bijna 20 graden en aan het einde van de middag zaten de terrassen vol—helaas zonder mij. Over records gesproken: ook de binnenvaart haalt dit jaar regelmatig laagwaterrecords binnen. Goed voor de opbrengsten van de sector na vele jaren van achterblijvende omzetten. Dit jaar is extreem: in juli begonnen de media over laag water te schrijven en in november is nog steeds sprake van abnormaal lage waterstanden. ‘Incident of een structurele ontwikkeling?’ vraagt de sector zich af. Ik meende juist dat we eerder rekening zouden moeten houden met het optreden van hoge waterstanden. In algemene zin stellen meteorologen als Peter Kuipers Munneke dat het weer juist steeds extremer wordt: waarschijnlijk moeten we dus rekening houden met zowel meer extreem hoog als extreem laag water.

Het is interessant om te kijken hoe de transportsector reageert op een dergelijke extreme situatie. Doordat het nu even goed gaat met de sector stellen sommigen dat er waarschijnlijk wel weer een kleine nieuwbouwgolf aankomt. Ook is in het spanningsveld tussen bevrachter en schipper, het nu de schipper die profiteert. Evofenedex kwam tot een extra bedrag van 380 miljoen euro uit dat verladingskosten kwijt zijn door het lage water. Een bedrag dat significant is op een omzet van ruim twee miljard euro voor de binnenvaartsector. Het wordt duidelijk welke sectoren daadwerkelijk vast zitten aan de binnenvaart—denk aan de Duitse staalsector—en welke alternatieven hebben. Het is interessant om te zien hoe de binnenvaart inspeelt om het ongemak van laag water voor de klanten te beperken. Sommige binnenvaartbedrijven regelen zelf wegtransport om bepaalde verladingskosten te kunnen beleveren of leggen buffers aan nabij extreme laagwaterpunten om daarmee zo goed mogelijk te kunnen bevoorraden. Het is bemoedigend dat schippers en operators niet met de handen over elkaar afwachten tot het water weer gaat stijgen maar dat ze als goede dienstverleners alternatieven ontwikkelen. Want na vele jaren is de

binnenvaart ook steeds meer een sector die logistieke diensten voor verladere levert in plaats van het varen centraal te stellen: goederen die vervoerd moeten worden voor een klant die van deze goederen afhankelijk is voor zijn productieproces. Je wilt als verlader vooral zien dat je dienstverlener proactief naar oplossingen zoekt in plaats alleen maar hoogwatertoeslagen te incasseren.

De binnenvaart maakt nu hetzelfde door als het spoor met de stremmingen in het Duitse Rijndal bij Rastatt vorig jaar of de Derde Spoor-problematiek bij de Betuweroute. En ook het wegverkeer heeft op zijn tijd grote en langdurige barrières te verwerken. De teneur is dat we snel wennen aan dergelijke incidenten en extremen—toch een tijd geleden dat ik wat hoorde over de problemen rond het Derde Spoor. Het is in ieder geval duidelijk dat na de binnenvaart, het spoor en de weg, de shortseasector straks voor een echte uitdaging staat met de Brexit. Dat zal helemaal wennen zijn.

Mainport | 6 november 2018

Mee met het Loodswezen

Op een vroege voorjaarsochtend in 2016 meldde ik mij in de Pistoollhaven om mee te varen met het Loodswezen. Dit was een lang gekoesterde wens. Verschillende collega's vertelden mij ervaringen waarin zij op reusachtige containerschepen met het Loodswezen mee mochten. Maar op de genoemde voorjaarsochtend waaide het hard. Heel hard. Daarom kon ik niet mee met een trip buitengaats en maakte twee korte trips binnen de beschutte omgeving van de haven. Een chemicaliëntanker wisselde van terminal en een containerfeeder vertrok van ECT's Euromaxterminal naar de RWG-terminal. Twee reizen die ik bijna zwemmend had kunnen afleggen.

Ondanks de aanvankelijke teleurstelling dat ik niet op een schip van 21.413 teu belandde was dit meelopen fascinerend. Allereerst viel mij het grote overwicht van de loods in kwestie op de kapitein van het schip op. Deze zeelieden straalden zelf ook autoriteit uit maar toch was de loods vanzelfsprekend heer en meester aan boord. Nu mocht ik meelopen met niet de eerste de beste, namelijk met Jan Frans van den Hoek, toenmalig voorzitter van de regionale loodsencorporatie Rotterdam-Rijnmond en een jaar voor zijn pensionering waarschijnlijk een van de meest ervaren loodsen actief in de Nederlands havens. De sociale vaardigheden, het professionalisme en het overwicht dat deze loods uitstraalde waren indrukwekkend.

Het tweede dat mij opviel was de digitale aansturing van de operatie. Jan Frans had een laptop bij zich met daarin een digitaal beeld van de haven. Dit softwaresysteem—Qastor—is gekoppeld aan GPS-ontvangers en ondersteunt de loods door radarbeelden van de haven. Mijn trip leek op den duur wel een college bestuurlijke informatiekunde. De systemen vlogen mij om de oren. SPIL; een systeem voor planning en inzet van de loodsen, GIDS; een systeem dat de loodsen samen met de sleepers en roeiers gebruiken om de inzet af te stemmen en veel over Pronto—toen een systeem in ontwikkeling dat reders, agenturen, terminals en dienstverleners als loodsen en bunkeraars een gezamenlijk platform biedt voor informatie-uitwisseling bij het aanlopen van schepen. Pronto maakt gebruik van kunstmatige intelligentie om te komen tot de beste informatie rond een aanloop. De moderne loods is daarmee een hoogwaardige gebruiker van

informatietechnologie geworden. Dit soort systemen zijn broodnodig, want aangekomen op de containerfeeder bleek dat het laden van de containers nog moest beginnen terwijl sleepdiensten, roeiers en de loods al aanwezig waren. Voor mij alleen maar geweldig om drie kwartier de operaties op de Euromaxterminal van zeer nabij te kunnen volgen.

Deze trip leerde mij dat de nautische dienstverleners in Rotterdam een topproduct afleveren. Maar hoe belangrijk ze nu zijn voor de concurrentiepositie van Rotterdam is niet duidelijk. Ze doen het uitstekend, stelde Eduard Backer, managing director CMA CGM Nederland op een onlangs gehouden congres ter gelegenheid van 30 jaar verzelfstandigd Loodswezen. Maar hoe goed nu precies vergeleken met de concurrentie is niet bekend. Dat is een vreemde tegenstelling. Doordat het Loodswezen een verzelfstandigde monopolist is, ligt het functioneren onder het vergrootglas van de NMA. Maar hoe ze nu functioneren ten opzichte van de concurrentie is niet bekend. We zoeken het graag uit!

Mainport | 1 oktober 2018

Wereldmannendagen

Mijn eerste bezoek aan de Wereldhavendagen verliep traumatisch. Ik ging er heen met mijn toen zevenjarige zoon. Fiets parkeren bij de ingang van de Maastunnel en meteen belandde ik midden in het terrein waar de mariniers een stormbaan hadden uitgezet. Dit tot grote fascinatie van mijn zoon die overal in klom en geen genoeg van het rondrijden in rupsvoertuigen kreeg. Ik zag alles met een glimlach aan en moest hardop lachen toen hij niet verder kwam dan zeven keer opdrukken ergens halverwege de baan. De jonge marinier gaf mij na dit lachen meteen orders: “Lachen wij? Twintig keer opdrukken!” Als voormalig speler van het eerste team van de roemruchte waterpolovereniging de Woelwaters dacht ik: makkie! Tijdens trainingen moesten we vaak naar de kant en drukten ons een veelvoud op. Maar het kantoorleven en de dagelijkse Van Dobben kroket maakten dat ik na vijftien keer opdrukken in de problemen kwam en bij achttien ineen zeeg onder hoongelach van deze gespierde militaire halfgod.

Ik kreeg mijn zoon nog diverse jaren mee. In het begin sprak hij allen maar over mariniers en oorlogsschepen—mijn ex sprak dan ook over de ‘Wereldmannendagen’ wegens het militaristische karakter. Later bezochten we onder meer ECT en de Shell-raffinaderij. Het letterlijke hoogtepunt was een helicoptervlucht vanuit de landtong bij Rozenburg waarbij we onbegrijpelijk dicht over de uitgestrekte chemische complexen vlogen. Zo rond zijn dertiende ging mijn zoon puberen en was alles waar ik voor stond oubollig en fout—zeker de haven. Ik heb er nog wel eens alleen rondgelopen maar stond toen ook wel erg lang in dikke rijen en kon de verleiding van de diverse horeca maar moeilijk aan.

De Wereldhavendagen zijn een zeer belangrijke gebeurtenis. Ofschoon ik er al weer een jaar of zes geleden voor het laatst was is het een goede zaak dat de haven zich elk jaar toont aan de bevolking. Natuurlijk bestaat een groot deel van de inhoud van de vele bussen die de haven ingaan uit oud-werknemers, maar hun trots en enthousiasme werkten op mij altijd erg aanstekelijk. Ook mijn boekenwijsheid bleek relatief als je naast iemand zat die jaren in de haven werkte en simpele verklaringen gaf voor zaken die voor mij altijd een mysterie waren gebleven.

In de afgelopen jaren was de Erasmus Universiteit betrokken bij workshops waar studenten onder de bezielende leiding van oud-haventalent Onno de Jong mochten discussiëren met topondernemers uit de haven of ideeën mochten aanleveren voor structurele problemen. Ook erg nuttig.

Het thema van deze havendagen is 'Energize!', met vooral aandacht voor de energietransitie waar de haven zo belangrijk voor is en die de haven fundamenteel gaat veranderen. Meteen gaan mijn gedachten naar een medewerkster van de LNG Gate-terminal die mijn grappen over de Wereldmannendagen maar matig kon waarderen en die vooral vond dat de haven van de toekomst divers en vooral ook vrouwelijk is. Ook zonder haar terechtwijzing was ik het volledig met haar eens. Juist de diverse haven geeft energie!—kijk naar het jongste haventalent, onze oud-student Ana Duškov!

Mainport | 20 juli 2018

Twee maten

Afgelopen weekend zag ik in een hoekje van de Waalhaven een stapel met vier blauwe Chinese spoorcontainers: 'China Railway Express' stond er op. Het was de eerste keer dat ik spoorcontainers vanuit China in de Rotterdamse haven waarnam. Het Chinese 'Belt and Road Initiative' wordt meer besproken dan dat we er echt wat van merken, zo lijkt het. Veel seminars en studies zijn aan het Chinese initiatief gewijd en consultants verdienen een mooie boterham door te voorspellen dat het multimodale knooppunt Coevorden in 2030 mag rekenen op een jaarlijkse stroom van 908 spoorcontainers uit China. Sinds september 2016 is sprake van de Chengdo-Tilburg-Rotterdam-Express met drie diensten per week en per dienst 41 containers, zo'n 120 per week. Als elke trein vol zit komen dus zesduizend containers per jaar vanuit China en gaat de helft tot driekwart vol weer terug. Hoeveel van dit aantal doorgaat naar Rotterdam is mij niet bekend. Het is in ieder geval niet zo dat regelmatig records gebroken worden in Rotterdam via het spoor vanuit China, zoals momenteel wel in de overslag op de diepzeeterminals. Het grootste deel van de investeringen van de Chinezen vindt plaats in het Midden- en Verre-Oosten, de top vijf investeringsbestemmingen in het Belt and Road Initiative zijn Saudi Arabië, Indonesië, Pakistan, Irak en Vietnam.

Toch komt Belt and Road sluipenderwijs dichtbij. Er bestaat een mooie foto uit 2013 van de Chinese president Xi Jinping gezeten voor een kaart met het Belt and Road Initiative. In Europa zijn vijf havensteden op de kaart zichtbaar: Piraeus, Istanbul, Venetië, Duisburg en Rotterdam. In Rotterdam heeft de havendivisie van de Chinese staatsrederij Cosco inmiddels een belang in de Euromax-terminal van ECT. Maar enige weken geleden bleek uit een update dat momenteel sprake is van aanvullende investeringen gerelateerd aan het Belt and Road Initiative in de havens van Antwerpen, Zeebrugge, Bilbao, Valencia en Barcelona. En dan gaat het opeens wel erg snel. Daarnaast is sprake van een Polar Silk Road en worden de snel groeiende cloud-activiteiten van Alibaba in verband gebracht met 'One Belt, One Road, One Cloud'. Als ik stop met typen en even wat zoekopdrachten invoer op Alibaba heb ik het gevoel dat ik hier achter mijn bureau het Belt and Road Initiative wordt ingezogen en de Chinese staat toegang verschaft tot mijn computer.

In Zuid- en Zuidoost-Azië worden de plannen van China steeds meer als een omsingeling gezien of als neokolonialisme. En laten we eens fantaseren en ons voorstellen dat president Trump op de een of andere manier weet te regelen dat hij voor de rest van zijn leven president van de Verenigde Staten blijft. Dat hij vervolgens de democratie afschaft en dat daarnaast de overheid van de Verenigde Staten een programma ontwikkelt waarin in de strategische havens in Europa wordt geïnvesteerd om zo de Amerikaanse globale hegemonie uit de jaren vijftig terug te laten keren. Zouden we dat in Europa laten gebeuren? Waarom wel met een Chinese president die zichzelf voor het leven heeft benoemd en daarmee definitief een andere weg in slaat dan richting democratie?

Mainport | 2 mei 2018

Oorlog!

Op de dag dat ik deze column schrijf lees ik in mijn krant dat de EU is ontkomen aan heffingen op geïmporteerd staal en aluminium door de VS. “Buitengewoon goed nieuws voor Nederland” volgens de metaalwerkgevers. Trump wil vooral China treffen en heeft importheffingen ter waarde van 50 miljard dollar aangekondigd. Chinese bedrijven hebben volgens Trump goed gekeken naar Amerikaanse techbedrijven en hebben op een oneerlijke manier licenties verkregen om producten zelf op een goedkopere manier te maken. Nu is deze 50 miljard slechts 2,5 procent van de totale Chinese export maar dreigt nog steeds een gevaar van escalatie en van een veel grotere handelsoorlog. Eén van de achtergronden van het gevaar ligt in de internationale arbeidsdeling. Het zijn Amerikaanse bedrijven die de productie van hun hoogwaardige technologische producten naar China verplaatsten vanwege lage lonen. Denk aan Apple die de productie van de iPhone uitbesteedde aan het bedrijf Foxconn. Dit heeft als gevolg dat in clusters zoals rond Shenzhen in de Parelrivierdelta zo veel hoogwaardige productiekennis is opgebouwd dat het vrijwel onmogelijk is geworden om iPhones nog in de VS te produceren. Een escalerend handelsconflict tussen de VS en China zal daarmee ook negatieve gevolgen hebben voor bedrijven als Apple en voor de Amerikaanse consument.

Nu gebeurt wat twee jaar geleden al in een aantal scenario's is verondersteld als reactie op Brexit en Trumps verkiezingswinst: een wereld waarin handelsbarrières toenemen, waarin landen meer voor zichzelf kiezen en waarin handelsblokken het moeilijk hebben om de eenheid te bewaren—kijk naar de EU. Het is een scenario waarin de wereldhandel minder groeit en waarin vooral een regionale handelsoriëntatie ontstaat. Slecht nieuws voor mainport Rotterdam en jammer van al die nieuwe megagrote containerschepen die net weer besteld zijn. Want het is een illusie te denken dat een grootschalig handelsconflict tussen de VS en China buitengewoon goed nieuws voor Nederland is. Door de omvang van de economische relaties en door de verwevenheid van wereldwijde supply chains gaan wij dit hier ook merken. In feite zie ik een parallel met deze verwevenheid in de ondergang van de Koreaanse reder Hanjin. Een Europese winkelketen dacht geen zaken met Hanjin te doen maar drie van haar expediteurs deden dat wel en uiteindelijk bleken twintig containers van de winkelketen zich op de stilliggende Hanjin schepen te bevinden. Veel Nederlandse hightech bedrijven zullen opeens merken dat hun Amerikaanse toeleveranciers afhankelijk bleken van Chinese onderaannemers en dat goederen moeilijker geleverd kunnen worden.

Het cynische is dat juist het Amerikaanse techbedrijf Facebook mede oorzaak was van deze ellende door het gebruik van het platform door het Britse bedrijf Cambridge Analytica om de Amerikaanse verkiezingen en het Brexit-referendum te manipuleren. Door dergelijke illegale praktijken wordt de wereldgeschiedenis beïnvloed want het is een illusie om er van uit te gaan dat de Brexit zal worden teruggedraaid of dat Trump zal tweeten dat deze 50 miljard aan maatregelen toch niet doorgaan—maar niets is zeker met Trump. De beurskoers van Facebook daalde met zo'n tien procent en beleggers zagen 50 miljard dollar in rook opgaan. Hé, 50 miljard...

Mainport | 23 maart 2018

Offshore op Maasvlakte 2

“Voor de sectoren scheepsbouw en -reparatie en offshore-industrie is op de langere termijn nauwelijks ruimtevraag te verwachten. In alle scenario's daalt de werkgelegenheid.” Dit citaat is afkomstig uit de kosten-batenanalyse voor de Tweede Maasvlakte uit 2001 van het Centraal Planbureau, NEI en RIVM. De opstellers van de analyse achtten slechts de ontmanteling van boorplatforms enigszins kansrijk als toekomstige offshore-activiteit voor de Tweede Maasvlakte. Hoe anders kan het lopen. De huidige initiatieven van het Havenbedrijf gericht op het ontwikkelen van een Offshore Center voor windenergie op zee, ontmanteling van boorplatformen en andere offshore activiteiten op de Tweede Maasvlakte is een nieuw voorbeeld van een ontwikkeling die de onderzoekers totaal niet voorzien hebben.

Diep van binnen heb ik altijd een klein beetje plezier bij dit soort feiten. Zelf was ik als piepjong medewerkertje van Rijkswaterstaat betrokken bij diverse onderzoeken naar de haalbaarheid van de Tweede Maasvlakte en raakte altijd geïntimideerd door het dogmatische en gesloten wereldbeeld van het Centraal Planbureau. Als ik dan ook eens een bijdrage aan de discussie leverde gaf dat altijd resultaten aan tafel als: “Volgens mij hoorde ik iets, jullie ook?”

Natuurlijk voorzag niemand in 2001 dat China slechts luttele jaren later een ongeëvenaarde impact op de wereldhandel zou krijgen. Het woord ‘China’ komt niet eens in de kosten-batenanalyse voor. De analyse is een goed voorbeeld om stil te staan bij de snelheid van wereldwijde veranderingen. Het woord ‘windmolen’ komt maar twee keer in de analyse voor, slechts als voorbeeld van een landschappelijk effect waarvan het waarschijnlijk werd geacht dat bewoners, wandelaars en recreanten dit negatief waarden.

Het is natuurlijk heel gemakkelijk om deze analyse belachelijk te maken. Maar het resultaat telt. Na een complex en moeizaam traject werd de Tweede Maasvlakte aangelegd en werd gekozen voor een gefaseerde uitvoering gegeven de onvoorspelbaarheid van externe ontwikkelingen. Dat bleek helemaal terecht wegens het voornemen om grote delen van de Noordzee tot windpark te ontwikkelen en recent zelfs een eiland voor offshore-wind in de Noordzee te ontwikkelen.

Ik heb al eens eerder genoemd dat ik een kosten-batenanalyse achteraf—ex post—heb uitgevoerd naar de aanleg van de eerste Maasvlakte. Deze lag 15 jaar lang voor tachtig procent braak. Maar over 35 jaar bezien was sprake van aanzienlijke baten—aanmerkelijk hoger dan de berekende baten voor Maasvlakte 2. De reden? Een omvangrijke restwaarde wegens het containercomplex dat inmiddels was ontstaan en dat niemand had voorzien op de Maasvlakte bij de aanleg eindjaren '60.

De moraal van dit verhaal is dat de nauwkeurigheid van grote maatschappelijke investeringen in kosten-batenanalyses schijn is omdat de toekomst er altijd totaal anders uitziet. De offshore-investeringen bevestigen dit. Natuurlijk zijn kosten-batenanalyses nuttig om zicht op de omvang van effecten van een project te krijgen maar men moet daarnaast open staan voor een brede waaier van onvoorziene ontwikkelingen en strategische visie. Laatst vroeg iemand mij: zou Xi Jinping een kosten-batenanalyse van zijn

One Belt One Road megaproject hebben gemaakt? U kunt het antwoord raden.

Mainport | 26 januari 2018

Rotterdam: Maritime Capital of Europe

Medio september is de campagne ‘Rotterdam: Maritime Capital of Europe’ gestart. Belangrijk, omdat de haven van Rotterdam al een tijd zonder officiële naam zat—ondanks de titel van dit tijdschrift gebruikt het havenbedrijf Rotterdam de naam Mainport niet meer en ik ben benieuwd of deze term nog in het regeerakkoord opduikt.

‘Rotterdam: Maritime Capital of Europe’ geeft vooral de breedte van de Rotterdamse haven weer. Het is natuurlijk verreweg de grootste haven in Europa wat betreft overslag van tonnen en teus—in Rotterdam komen de grootste schepen; vind ik zelf een mooie indicator, ik zag afgelopen weekend de *OOCL Germany*... Nog belangrijker dan grootte is de kwaliteit van de haven. De Nederlandse havens bieden volgens het World Economic Forum de beste kwaliteit wereldwijd en Rotterdam biedt van alle Europese havens ook de meest gespecialiseerde en hoogwaardige dienstverlening aan volgens de consultant Menon uit Oslo, die de rangorde van Maritieme hoofdsteden in de wereld publiceert. Rotterdam is tevens Europa’s raffinagecentrum, kent een omvangrijk chemiecluster, is een ijzersterk centrum voor maritieme maakindustrie en natte waterbouw en het herbergt de omvangrijke binnenvaart—met het hoogste marktaandeel in Europa. Daarnaast wordt Rotterdam in de OECD-rapportage van enkele jaren gelden aangemerkt als de leidende stad in havengerelateerd onderzoek en is Zuid-Holland in Europa de belangrijkste regio op het gebied van patenten in de scheepvaart: dus ook de slimste van Europa!

Het mooie van ‘Rotterdam: Maritime Capital of Europe’ is dat het grootstedelijke klimaat doorklinkt: Rotterdam als locatie voor kantoren waar hoogwaardige en gespecialiseerde dienstverlening plaats vindt en als toplocatie voor ketenregie en grondstoffenhandel. Natuurlijk is Rotterdam niet in alles top, zo blijkt uit de al genoemde publicatie van Menon. De stad is niet sterk als locatie van hoofdkantoren voor reders maar wel weer sterk in scheepsfinanciering. Volgens Menon is Rotterdam na Hamburg, Oslo en Londen slechts de nummer vier in Europa (en zes wereldwijd). Maar de definitie van Menon—met Oslo als de derde maritieme hoofdstad in de wereld—heeft wel kenmerken die de oudere lezer met de reclame van het merk ‘WC-eend’ associeert.

Een belangrijke indicator voor de aantrekkingskracht van een stad is de locatie voor het houden van congressen en beurzen. Congressen zijn natuurlijk belangrijk voor nieuwe kennis en voor het netwerken. Maar tijdens een congres ontmoet je ook leuke mensen uit je vakgebied waar je weer eens ouderwets dronken mee wordt. Je sluipt weg om iets spannends in de stad te doen tijdens die saaie sessie 17B, waar volgeschreven slides worden voorgelezen en je de rug van een slecht Engels sprekende onderzoeker nu al 40 minuten voor je ziet. Een maritiem congres organiseer je daarom in een aantrekkelijke maritieme stad waar veel te doen is. Rotterdam is onderdeel van Zuid-Holland, een regio die volgens het bureau

Netherlands Economic Observatory met 117 congressen een solide positie heeft in het tweede echelon van congressteden in Europa. Maar het is wel de regio die de sterkste groei in het aantal congressen laat zien in Europa, een ontwikkeling die zich vorig jaar met name in Rotterdam door heeft gezet!

Mainport | 9 oktober 2017

Terminalspotting

Sinds mijn vroegste jeugd maak ik tochten door de Rotterdamse haven; de havenroute rijden achterin de Volkswagen Kever met mijn ouders, schepen kijken, flesje chocomelk in Eur-o-rama en langs de vele toen gloednieuwe chemiebedrijven rijden. Vijftig jaar later doe ik dat nog steeds maar nu is het een kroketje eten bij snackbar Smickel Inn bij de Maasmond, de ingang van de haven met de mooie naam 'Balkon van Europa', of bij Futureland, een verre opvolger van Eur-o-rama. Ik ben gefascineerd door de haven en wil niets liever dan geïnteresseerde familie en vrienden daar deelgenoot van maken. Container-, stukgoed- of bulkterminals: alles heeft mijn interesse. Ik heb de volgende Top 5 waar ik mensen vaak mee naar toe neem.

Met stip op nummer één staat een weggetje gelegen ten oosten van de ECT Euromaxterminal, aan de kant van de MOT en Gate-terminals. Niet alleen is de schitterende rij kranen van Euromax zichtbaar maar ook de megacontainerschepen die aanleggen. Een enkele keer werd ik onderbroken in mijn toelichting door andere liefhebbers die daar staan te kijken. Laatst een medewerker van ECT die zo trots op zijn werk is dat hij daar op zijn vrije dag met echtgenote naar gaat kijken en opmerkte: "Het meeste wat deze meneer zegt klopt, hij heeft de klok duidelijk wel horen luiden, maar wat helemaal niet klopt is..."—en los ging hij.

Op twee staat de kop van de Landtong Rozenburg. Ook niet een gebied waar je alleen bent: er zitten op een mooie zondag mensen op tuinstoelen met koelboxen, gewapend met grote verrekijkers het scheepvaartverkeer in de gaten te houden—met name spectaculaire manoeuvres op het Breeddiep. Ik fiets er ook wel eens naar toe en pak dan even een mooi klimmetje mee dat een fantastisch uitzicht over verschillende droge bulkterminals van bedrijven als ADM en Ertsoverslagbedrijf Europoort oplevert.

Op drie de Missouriweg. Ook dit is een Walhalla voor de terminalliefhebber. Aan de waterkant een spectaculair zicht op ECT, aan de andere kant de reusachtige erts- en kolenterminal van EMO. Het dramatische eindpunt van de Missouriweg is de kolengestookte centrale van Engie—een schitterend vormgegeven centrale op een van de mooiste locaties van de haven. In de buurt van deze centrale staan vaak wat vissers die veel van de haven weten en dat op ondubbelzinnig Rotterdamse wijze uiten. Terecht kregen ze meer spreektijd dan ondergetekende tijdens een rapportage over 50 jaar containerhaven Rotterdam op het journaal, opgenomen op deze plek.

Op vier de Welplaatkade, een zijstraat van de Welplaatweg in de Botlek. Deze plek geeft een geweldig beeld van de vaak spectaculaire offshoreconstructies bij Damen Verolme en er zijn veel tankterminals. Ook fraaie jarenvijftig architectuur (kantoor Hertel).

Op vijf het Tankhoofd op Vondelingenplaat. Dit is het einde van een doodlopende weg achter Shell Pernis en de omvang en complexiteit van de Shell-site blijkt duidelijk. Naast het mooie tankpark van Koole staan er merkwaardige gebouwen uit de jaren '50. Ook mooi zicht op de Nieuwe

Waterweg. Echt een locatie voor Flikken Rotterdam. Vooral tijdens de schemering met de lichtjes van Shell al aan....Genieten!

Mainport | 8 september 2017

De weg kwijt

Omdat het niet duidelijk is of de nieuwe kolencentrales op de Maasvlakte open blijven zijn energiebedrijven Uniper en Engie voornemens om uit het Rotterdam Opslag en Afvang Demonstratieproject (ROAD) te stappen. Dit is een project om CO₂ op te slaan onder de zeebodem. Het is de vraag of dit de juiste tactiek is van beide bedrijven. Enerzijds zou het voornemen van de overheid om de centrales te sluiten daarmee versneld kunnen worden wegens deze weinig coöperatieve stap. Anderzijds zou het kunnen leiden tot nieuwe onderhandelingen en wellicht het openhouden van de kolencentrales mits ROAD toch weer in een gewijzigde vorm wordt geactiveerd. Hier komen twee soaps samen. Ten eerste de soap rond de bouw van deze twee kolencentrales, gekoppeld aan de afvang en opslag van CO₂. Ten tweede de soap rond het tot stand komen van een nieuw kabinet. “Laat ze nog maar tot kerst formeren, want het gaat nu goed en dan kan de politiek ook geen schade aanrichten” wordt wel geopperd. Maar het besluit van beide energiebedrijven laat zien dat deze sluipende formatie en de daardoor uitblijvende politieke duidelijkheid in belangrijke dossiers juist wél schade veroorzaakt.

De politiek is allereerst verantwoordelijk om heldere beleidskeuzen te maken. Het is de vraag of klimaatverandering echt voldoende belangrijk wordt gevonden om een transitie op gang te brengen. Voor Groen Links waren er in ieder geval andere prioriteiten. En zonder principiële overtuiging komt een transitie niet van de grond. Ik las laatst in het boek “Blood Oil” van Leif Wenar over één van de meest ingrijpende maatschappelijke transities uit de economische geschiedenis: de afschaffing van de slavernij. Tegen het einde van de 18^{de} eeuw was de slavenhandel in Engeland normaal, zelfs de Church of England bezat slaven. Engeland was de leidende slavenhandelaar en de economie was gebaseerd op de inzet van slaven. Maar binnen twintig jaar was de slavenhandel afgeschaft en werd slavernij principieel verworpen door de Britse samenleving. Wenar haalt in zijn boek onderzoeken aan die weergeven wat deze principes de Britse economie hebben gekost. Want niet alleen verdween de slavenhandel maar ook veel economische activiteiten gebaseerd op de inzet van slaven verdwenen, zoals suikerrietplantages in de West-Indische koloniën. De kosten voor deze transitie waren immens: in een enkel jaar gaf de Britse overheid veertig procent van het staatsbudget uit aan het beëindigen van de slavernij en de Britse anti-slavernij campagne kostte gedurende een periode van zestig jaar gemiddeld bijna twee procent economische groei per jaar. Jaar in, jaar uit. Zestig jaar! Geen betere illustratie van het motto van transitiehoogleraar Jan Rotmans: “Echte transities doen pijn.”

Vergelijk dit met de beide bovengenoemde soaps rond de energietransitie. Echte, principieel gedragen transities vragen om initiatief en leiderschap om een nieuwe richting in te slaan. Ook daarom is het afblazen van het ROAD-initiatief zo jammer, want hier had het Nederlandse bedrijfsleven de rest van de wereld kunnen voorgaan in grootschalige innovatieve afvang en opslag van CO₂. Maar de echt principiële transitiekeuze, het sluiten van alle

kolencentrales, kost nog veel meer geld—alhoewel bij lange na geen twee procent economische groei van ons land gedurende één jaar.

Mainport | 11 augustus 2017

Krimp!

Het begrip “groeipool” was een belangrijk onderwerp tijdens mijn studie economische geografie aan de Rijksuniversiteit Groningen. De Franse econoom Perroux ontwikkelde dit concept in 1950. Een groeipool is een snel groeiend ruimtelijk complex rond een innovatieve economische sector die bredere groeiprocessen in regio’s aanjaagt door het ontstaan van indirecte economische vraag—toeleveringen—en door behoefte aan gerelateerde innovaties. Vooral voor perifere regio’s met een lage economische groei zou een bloeiende economie kunnen ontstaan door de stuwende werkgelegenheid van zo’n groeipool. In de jaren ’50 en ’60 was de chemische industrie een dergelijke innovatieve sector—veel producten en processen werden in de jaren ’30 en ’40 uitgevonden. In de jaren ’70 werd deze theorie toegepast op achterblijvende regio’s in het Noorden en het Zuiden, zoals Zeeuws-Vlaanderen en de regio rondom Delfzijl, en ontstonden havenbekkens zoals de Eemshaven en de Axelse Vlake. Ondanks het feit dat in Terneuzen en Delfzijl twee indrukwekkende chemische complexen ontstonden heeft deze groeipooltheorie niet gewerkt en is al jaren geleden door de wetenschap afgedankt. De Eemshaven heeft zich pas onlangs ontpopt tot een sterk energiecluster met een gezichtsbepalend datacenter van Google en ook de Axelse Vlake mag zich recentelijk verheugen in investeringen. Maar er is absoluut geen sprake van een proces waardoor de stuwende werkgelegenheid van deze havenfuncties de regionale economie heeft aangejaagd. Sterker: zowel Zeeuws-Vlaanderen als de regio Delfzijl hebben zich in de afgelopen jaren ontpopt tot krimpregio’s en vanaf de jaren ’50 ligt het besteedbaar inkomen van beide gebieden doorgaans onder het Nederlands gemiddelde—waarbij Zeeuws-Vlaanderen het iets beter doet dan Delfzijl—, zo blijkt uit een analyse van de Nederlandse Planbureaus. Delfzijl is zelfs het gebied met duidelijk de laagste levensverwachting in ons land. Slechts de sector overheid liet in de afgelopen jaren groei zien in deze twee gebieden.

Ondanks het feit dat vooral de Noordelijke havens recentelijk wel groei van werkgelegenheid en toegevoegde waarde laten zien, zijn beide havens ook voor de toekomst niet in staat om als groeimotor voor de regio’s te fungeren volgens de Planbureaus. Sterker, de analyse voor 2030 en 2050 laat een dramatische krimp zien voor beide regio’s, waarbij ook in het hoge scenario een afname van de beroepsbevolking te verwachten is. In het meest ongunstige lage scenario is de beroepsbevolking zelfs afgenomen met meer dan een kwart in 2050. De ‘Next Economy’ met biobased en circulaire economie is kennelijk niet de innovatieve impuls in deze havens die het tij gaat keren.

Deze twee gebieden bevinden zich diametraal in de periferie van ons land—je kunt niet verder naar het Noordoosten, dan wel Zuidwesten—en hebben naast chemiecomplexen en krimp meer gemeen, zoals de locatie naast een belangrijk Natura 2000-gebied (Westerschelde en Waddenzee). Daarnaast zijn het schitterende klassieke landbouwgebieden met een mooie verstilde uitstraling. Voor de recreant op zoek naar een puur landschap en stilte is deze krimp misschien wel een belangrijke asset. Maar voor de leefbaarheid van deze regio’s is het alle hens aan dek. Toch geeft de recente spectaculaire

groei in de Eemshaven hoop: van economische sectoren waar wij Google toe rekenen had Perroux niet eens kunnen dromen.

14 juli 2017 | Scheldekringen

Logistieke Hotspot

West-Brabant is door het vakblad Logistiek uitgeroepen tot Logistieke Hotspot van 2017. Een panel van 30 experts actief in de logistieke vastgoedwereld en de logistieke dienstverlening heeft dit bepaald. Het gaat daarbij om het gebied in de Vlaams-Nederlandse Delta dat locaties als Breda, Roosendaal, Bergen op Zoom en Moerdijk omvat. De voormalige nationale logistieke hotspot Venlo werd verslagen—of dat overtuigend was of niet blijkt niet uit de rapportage.

De uitverkiezing tot logistieke hotspot is heel belangrijk. Het geeft weer hoe een regio op subjectieve gronden beoordeeld wordt op criteria als de beschikbaarheid van grond en panden, infrastructuur, bereikbaarheid, medewerking overheid, beschikbaarheid personeel en opleidingen en de inzetbaarheid en motivatie van medewerkers. Deze eerste plaats versterkt het imago van West-Brabant als vestigingsplaats. En het imago van een gebied is een heel bijzondere vestigingsplaatsfactor die doorgaans een hardnekkiger kenmerk van een locatie is dan nauwkeurig berekende kosten en bereikbaarheid. Net zoals opeens er opeens heel veel Feyenoord fans bijkomen door het landskampioenschap trekt de nationale nummer één investeringen in logistiek vastgoed aan. Imago kan echter niet losgezien worden van ‘objectief’ berekende gegevens. Maar het is een feit dat deze objectieve gegevens erg snel veranderen. Door de komst van het XXL-warehouse kan de voorraad logistieke bedrijventerreinen na twee mega-warehouses op zijn. Daarnaast maakt het voor West-Brabant veel uit of het Logistiek Park Moerdijk er uiteindelijk komt of niet. Door ontwikkelingen als Brexit zou West-Brabant nabij de twee megacontainerhavens Rotterdam en Antwerpen een interessante optie zijn voor DC’s die nu nog in het Verenigd Koninkrijk zijn gevestigd mede voor de Europese distributie—denk aan het distributiecentrum van Adidas in Manchester. Of denk aan de impact van de komst van een XXXL-distributiecentrum van bedrijven als Amazon of Alibaba die de gehele potentiële beroepsbevolking van warehousemedewerkers in één klap kunnen opslurpen.

Imago is dus belangrijk. Maar daarnaast gaat het ook om het type goederen dat in distributiecentra wordt opgeslagen. Buck Consultants International heeft onlangs in opdracht van Nederland Distributieland logistieke hotspots in Europa kwantitatief beoordeeld. Opvallend is dat Moerdijk voor hightech en agrarische goederen duidelijk lagere kosten heeft dan Venlo, maar dat Venlo vooral een kwaliteitsvoorsprong heeft. Er is daarmee sprake van een verschillend profiel van een logistieke hotspot voor de verschillende goederengroepen.

Zelf ben ik erg benieuwd hoe West-Brabant scoort als logistieke regio voor de chemie-distributie, gelegen tussen de grote chemiecomplexen Antwerpen en Rotterdam en met twee wat kleinere chemiecomplexen binnen de eigen hotspot; Moerdijk en Bergen op Zoom. Denk daarbij ook aan de positie van de zich ontwikkelende biobased chemie—een tak van sport waar West-Brabant met centra in Bergen op Zoom en Nieuw-Prinsenland ook over een sterk imago beschikt—en aan de grote potenties voor circulaire economie.

West-Brabant was in 2008 ook al de logistieke hotspot van Nederland. Toen zag de wereld er nog heel anders uit; pal voor de grote crisis en met nog groeiende containerstromen. In de tijd van de tussenliggende hegemonie van Venlo-Venray wist het zich steeds in de top te handhaven. Dus nog een duurzame hotspot ook!

26 mei 2017 | Scheldekringen

Robotbelasting

Ik zat onlangs in een oude schoolbus op de Maasvlakte. Ik sprak daar in een radioprogramma over de komst van het grootste containerschip ooit naar de haven van Rotterdam. Dit schip—de MOL Triumph—kan meer dan 20.000 containers vervoeren maar op de maidentrip naar Rotterdam werd dit bij lange na niet gehaald. Deze reuzenschepen veroorzaken toenemende congestie op containerterminals. Veel terminals zijn niet ontworpen voor dergelijke grote hoeveelheden containers die in één keer aankomen. Robotisering is een belangrijke strategie voor de complexiteit van deze operaties. De terminals op Maasvlakte 2 zijn bij uitstek voor deze grote schepen ontworpen en ECT was in de jaren '90 de wereldwijde pionier in terminalrobotisering.

Ik zat niet alleen in deze schoolbus. Ook Niek Stam van FNV Havens was aanwezig en stuurde de discussie van de problematiek van de grote schepen naar de onwenselijkheid van gerobotiseerde terminals: “Heeft Antwerpen robots? Nee! En kijk hoe deze haven groeit. Veel sneller dan Rotterdam!” Gerobotiseerde terminals maken traditionele havenwerkers overbodig. De fabrikanten van containeroverslagrobots—google “Remote crane operations ABB” en druk op afbeeldingen—laten vooral jonge wereldvrouwen zien die deze containerkranen van afstand bedienen: nog steeds mensen van vlees en bloed maar heel anders dan de traditionele blanke, mannelijke kraanmachinist op leeftijd. Niek Stam had een kraanoperator meegenomen die vlak voor zijn pensioen zat, die met heimwee praatte over klassieke stukgoedkranen en de Maasvlakte maar een dooie boel vond. Deze generaties kraanoperators worden vervangen door operators die in een kantoor op afstand van de kade werken. Een ontwikkeling die past binnen de algehele, voortgaande robotisering van de meeste sectoren in de economie.

“Robots moeten daarom belasting betalen”, stelde Niek Stam; “Omdat ze de normaal belasting betalende werknemers vervangen.” De opbrengst van deze robotbelasting zou moeten worden gebruikt om een soort basisinkomen te verschaffen aan de ‘slachtoffers’ van robotisering. Stam stelde dat zelfs Bill Gates het met hem eens is over het belang van robotbelasting. Robotbelasting is inmiddels een maatschappelijk thema gerelateerd aan toenemende inkomensongelijkheid en aan het risico dat kwaadwillende robots de wereld overnemen.

Ik denk dat de opmars van robots wel meevalt. Enerzijds neemt de logistieke werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens nog steeds toe en is hoogstens sprake van een stabilisering in de sterk gerobotiseerde overslagsector. Het is het vooral de havenindustrie die afnemende werkgelegenheid laat zien bij een nog groeiende toegevoegde waarde. Maar anderzijds is juist robotisering een bron van hoogwaardige werkgelegenheid. Het zijn de kroonjuwelen van de kennisintensieve bedrijvigheid in ons land die de software en de geautomatiseerde systemen van deze gerobotiseerde terminals ontwerpen en dit wereldwijd als

exportproduct neerzetten. Ook Azië gaat momenteel massaal over op het gerobotiseerde terminalmodel. En het is juist door de huidige logistieke innovaties waardoor de antieke wet-Major in de haven van Antwerpen weer ter discussie wordt gesteld. Ik sprak laatst iemand uit de Rotterdamse containersector die vanuit een concurrentieperspectief stelde: hoe zou het marktaandeel van Rotterdam eruitzien indien Antwerpen haar Deurganckdok ook met hoogproductieve gerobotiseerde terminals had uitgerust?

24 mei 2017 | Scheldekringen

Frisse wind

“Steenkool verbannen uit de Amsterdamse haven. In 2030 moet het afgelopen zijn met steenkool”, kopte Het Parool op 15 maart. Een duidelijke boodschap van de tweede kolenhaven van Europa die mij deed denken aan de historische toespraak van de toenmalige minister van EZ Joop den Uyl in de Stadsschouwburg van Heerlen op 17 december 1965 waarin de sluiting van de kolenmijnen werd aangekondigd. Natuurlijk een onzinnige vergelijking. Allereerst beheersten kolen in 1965 het economische leven in Limburg; een economische monocultuur met 45 duizend directe en 30 duizend indirecte banen. De overslag van kolen in de haven van Amsterdam betreft slechts 21% van de overslag en 350 banen: 2% van de havenwerkgelegenheid. Bepaald geen monocultuur. Maar ook in 1965 ging het om een energietransitie: van kolen naar aardgas, en ook toen daalde de prijs van alternatieve brandstoffen, zoals nu met windenergie het geval is.

Bijzonder dat het Havenbedrijf Amsterdam in haar nieuwe strategische visie tot deze beslissing is gekomen omdat de op- en overslag van kolen een groeimarkt is. In 1980 werd er nog geen miljoen ton kolen overgeslagen. De groei begon in 1990 door de beslissing van de Nederlandse regering om de opwekking van elektriciteit voor eenderde met steenkool te laten plaatsvinden, waardoor de Hemcentrale werd vervangen door een nieuwe kolengestookte centrale. Daardoor groeide de overslag naar 4,8 miljoen ton in 1995. Daarnaast werden Duitse kolen vervangen door importkolen, waardoor grootschalige doorvoer naar het Duitse achterland op gang kwam. Dit deed de kolenoverslag gestaag verder groeien naar 14,6 miljoen ton in 2009. In het monumentale boek “De haven van Amsterdam. Zeven eeuwen ontwikkeling” uit 2009 werd verwacht dat verdere groei er niet meer in zou zitten omdat de op- en overslag van kolen zich moeizaam verhoudt tot de ambitie van Amsterdam een van de meest milieuvriendelijke havens ter wereld te worden. Desondanks groeide deze trafiek door naar een piek van 17,4 miljoen ton in 2015 (en lichte afname in 2016) mede door de schaliegasrevolutie in de VS en de Energiewende in Duitsland.

Deze casus laat zien dat de groei van de op- en overslag van kolen in Amsterdam vooral gedreven werd door ontwikkelingen van buiten de haven. Veel van mijn collega's zien havens—vooral de Rotterdamse—als het centrum van het universum en als motor van de nationale economie. Maar het zijn ontwikkelingen van buiten de haven die het functioneren van zeehavens bepalen. Zeehavens zijn spiegels van de wereldeconomie. Rotterdam groeit vooral door de groei van China, door de wereldhandel en door de Duitse economie. Het is dan ook niet verrassend dat de haven van Amsterdam tot zijn besluit komt door ontwikkelingen van buiten de haven: de uitfasering van kolencentrales in Nederland en Duitsland, het klimaatakkoord van Parijs en het SER-Energieakkoord. En mogelijk door een kabinet met Groen Links in de gelederen. En net zoals in Limburg, zoekt het havenbedrijf naar betere alternatieven, zoals nu de biobased en

circulaire economie. Activiteiten waar in 2030 een veelvoud van de huidige 350 banen in de kolen op- en overslag mee gemoeid zullen zijn.

11 mei 2017 | Mainport

Goed gezelschap

In januari 2017 waren voor het eerst meer schepen groter dan 16 duizend TEU in de vaart dan in bestelling, namelijk 60 schepen in de vaart tegen 59 in bestelling. Sinds september 2015 liggen nieuwe bestellingen in deze groottecategorie vrijwel stil. In die maand waren 41 van dit type megaschepen in de vaart en 76 in bestelling. De categorie daaronder, van 13.000-15.999 TEU groeide sinds die periode iets harder maar ook niet heel spectaculair. Ja, het gaat slecht met scheepsbouw. Toch zou ik mijn geld eerder op deze iets kleinere scheepscategorie zetten dan op megagrote schepen—tot ruim 21 duizend TEU inmiddels.

Studenten hier aan de Erasmus Universiteit zijn benieuwd of de maximale scheepsgrootte nog verder toeneemt. Ik zeg dan altijd dat ik denk van niet en heb daar een reeks argumenten voor zoals het feit dat Maersk, de marktleider, van zijn strategie is afgestapt om de concurrentie aan te gaan met megagrote schepen, dat de groei van de containerlading is stilgevallen, dat de schaalvoordelen van deze schepen niet worden gerealiseerd door de lage beladingsgraad, dat de terminal- en achterlandkosten en -congestie relatief toenemen, dat de flexibiliteit om verschillende havens aan te doen beperkt is door de omvang van deze schepen versus de havens, dat de verzekeringspremies hoog zijn door de kwetsbaarheid van deze schepen, dat er maatschappelijke bezwaren zijn dat de belastingbetaler in veel landen moet betalen voor de uitdieping en verbreding van vaarwegen voor kostenvoordelen van reders, enzovoort. Dit alles geïllustreerd door een diversiteit aan grafieken ter bewijs. Er is eigenlijk geen rationeel argument vóór de bouw van dergelijke schepen en in de containervakbladen wordt momenteel uitgesloten dat echt significant grotere schepen dan de huidige komen. Voor de categorie 13.000-15.999 is een aantal van bovengenoemde nadelen minder van toepassing, waardoor dit een optimum lijkt te zijn.

Maar de containersector is nu net niet een voorbeeld van een rationele sector. “Het grootste schip” bezitten is in de maritieme wereld altijd een motief om een dergelijk schip daadwerkelijk te bouwen. Ik ga er dus geen fles wijn om verwedden dat ze niet komen want de huidige gekte op de containermarkt door de aantrekkende export zag ik ook absoluut niet aankomen. En ik ben al twee decennia lang in het ongelijk gesteld door mijn visie dat kleinere, snelle, lichtgewicht containerschepen een niche-markt zouden kunnen zijn naast de trage, langzaam varende kolossen. Ik heb een mooie fotocollectie Seatrade reeferschepen beladen met standaardcontainers ter illustratie. Recentelijk val ik ook een beetje van mijn geloof door de komst van de Nieuwe Zijderoute, die een alternatief is geworden voor de megaschepen maar die toch duur is en door moeilijke landen gaat waar het sentiment snel kan wijzigen—zie Turkije. In de containersector zijn genoeg voorbeelden van zogenaamde experts die er volledig naast zitten. Ik las in het onvolprezen proefschrift van Hugo van Driel over de visie van het gerenommeerde bedrijf Drewry dat aan het einde van de jaren '70 niet in de komst van grote full-containerschepen geloofde maar in semi- en vooral kleine containerschepen. Bevind ik mij in goed gezelschap!

Een korte geschiedenis van nieuwe kolencentrales

Voormalige rokers zijn doorgaans het minst tolerant als het gaat om roken binnenskamers. Nadat zij decennialang op bezoek de ene sigaret na de andere opstaken in een omgeving van niet rokers en kleine kinderen en lacherig reageerden op tegenwerpen, komt het besef vaak met de jaren. Inmiddels is het gelukkig zo ver dat het niet meer acceptabel is om binnenshuis te roken. Deze maatschappelijke ommezwaai is van verrassend recente datum.

De huidige reactie van de PvdA op kolencentrales doet ons denken aan deze ommezwaai in het maatschappelijk rookgedrag. Het is nog niet zo lang geleden dat de PvdA groot voorstander was van de bouw van kolencentrales, drammerig geen andere mening duldde en de ene na de andere centrale wilde openen. In juli 2007 drukte PvdA milieuminister Jacqueline Cramer de bouw van vier kolencentrales door de Tweede Kamer. Haar argument was dat de overgang naar een duurzame economie niet mogelijk is zonder op korte termijn kolencentrales te bouwen. De bewindsvrouw verweet de Kamer een gebrek aan begrip: “Voor elektriciteit hebben we kolen, gas of kernenergie nodig. Een alternatief is er niet.” (*Trouw*, 3 juli 2007). Ook het toenmalige milieuactivistische Kamerlid Diederik Samsom was voor de bouw maar dan moeten de centrales voldoen aan strenge voorwaarden zoals de opslag van CO₂ en de mogelijkheid om biomassa te stoken.

Dit milieuargument voor de bouw van kolencentrales is nooit serieus genomen. Dat nieuwe centrales nodig waren wegens voorziene problemen van leveringszekerheid door de afsluiting van gasleidingen door de Russen was duidelijk. Maar dat dit juist kolencentrales moesten zijn leek vooral bedoeld om het neoliberale beleid gerelateerd aan de privatisering van de energievoorziening veilig te stellen door energie uit goedkope kolen. Het kon niet zo zijn dat de consument bij de liberalisering van energiemarkten juist met hogere prijzen zou worden geconfronteerd. Ook in 2007 waren duurzame alternatieven voor kolencentrales als zon en wind genoegzaam bekend—ook bij de PvdA.

Inmiddels zijn de centrales in gebruik genomen. Vooral de twee centrales op de Maasvlakte in de Rotterdamse haven zijn juweeltjes van industriële architectuur en worden door ons liefdevol aangeduid met ‘Cramer 1’ en ‘Cramer 2’. Er is geen sprake van het afvangen en opslaan van CO₂ na een rampzalig verlopen voorgenomen testlocatie onder de grond bij Barendrecht. Bij de goedkeuring van de bouw van de kolencentrales speelde een naïef vertrouwen in onbewezen technologie. De CO₂-productie in de Rotterdamse haven groeide in 2014 en 2015 sterk, waarbij de uitstoot van de kolencentrales nog niet eens volledig meetelde, omdat de centrales pas volledig opstartten in 2016.

Wat ons aan deze rol van de PvdA irriteert is het kortetermijngeheugen van de partij, het plotsklaps maken van totale ommezwaaien in beleidskeuzen ronden rekenschap af te leggen voor de eigen rol hierin. Ter illustratie, in april 2013 was het Kamerlid Jan Vos nog vóór de winning van schaliegas in

ons land terwijl ook daarvan de nadelen al genoegzaam bekend waren. Wat ons ook irriteert is dat bedrijven als ExxonMobil en Shell voor de rechter worden gedaagd omdat ze al jaren kennis hadden van de gevolgen van CO2 op het klimaat en niets deden, vergelijkbaar met de producenten van sigaretten en de gezondheidseffecten op roken. Daarbij kunnen wij de Nederlandse overheid voegen want ook in 2007 werd al gewezen op de gevolgen van kolencentrales op het klimaat. Dan wellicht minister Cramer ook aanklagen?

Tenslotte vinden wij het onbegrijpelijk met het bovenstaande in gedachten dat de PvdA in haar verkiezingsprogramma niet sterk inzet op de afvang en opslag van CO2, zoals D66, ChristenUnie en Groen Links juist wel doen. Sluiten van kolencentrales na het recent opstarten als gevolg van bewust kabinetsbeleid zet de Nederlandse overheid als onbetrouwbaar neer. Niet inzetten op de afvang en opslag van CO2 door de PvdA in haar verkiezingsprogramma is een gemiste kans, zeker vanuit historisch perspectief.

3 maart 2017 | Volkskrant Opinie, met Onno de Jong

Meer dan klimaatbeleid...

Advies van redacteurs van Tijdschrift Vervoerswetenschap aan de kabinet-formerende partijen over verkeer- en vervoersbeleid.

Bart Kuipers, Erasmus Universiteit Rotterdam, Erasmus UPT.

Op dit moment onderhandelen VVD, D66, CDA en Groen Links om te komen tot een nieuw kabinet. Op het CDA na hebben deze partijen hun verkiezingsprogramma laten doorrekenen door het Planbureau voor de Leefomgeving¹. Uit dit overzicht wordt meteen duidelijk dat sprake is van grote verschillen in de verschillende maatregelenpakketten gericht op mobiliteit en bereikbaarheid tussen enerzijds de VVD en anderzijds D66 en Groen Links, vooral de kilometer- en congestieheffingen en vermindering van investeringen in weginfrastructuur die beide 'progressieve' partijen voorstellen, en het afwezig zijn van prijsbeleid bij de VVD en juist sterke investeringen in weginfrastructuur bij de VVD zijn confronterend. Het onlangs geprofiteerde discussiestuk 'Prijsbeleid op de weg' op de website van Vervoerswetenschap gaat uitgebreid op het belang van dit prijsbeleid in. De uitkomst van de onderhandelingen zijn daarom spannend te noemen want indien Groen Links mogelijk door het 'motorblok' wordt vervangen door de ChristenUnie is nog steeds sprake van een partij met een kilometerheffing voor bestel- en vrachtauto's in haar programma, evenals een congestieheffing.

Het zwaarwegend advies dat ik naar voren wil brengen gaat echter over een geheel ander thema, namelijk de binnenvaart. Onder anderen VVD en ChristenUnie pleiten expliciet voor een verschuiving van goederenvervoer via de weg naar de binnenvaart. Maar meer binnenvaart is niet per definitie goed nieuws. Er zijn twee sterk negatieve milieueffecten verbonden aan de

¹ Planbureau voor de Leefomgeving, 2017, Analyse leefomgevingseffecten verkiezingsprogramma's 2017-2021, Den Haag: PBL.

binnenvaart. Enerzijds het ‘varend ontgassen’², een praktijk waarbij binnenvaartschepen kleine hoeveelheden vloeibaar en dampvormig product dat achterblijft in ladingtanks na het lossen in de atmosfeer uitstoten om contaminatie bij vervolglading te voorkomen. Met producten als benzeen is dit ontgassen van de ladingtanks schadelijk voor mens en milieu indien het varend wordt uitgevoerd in plaats van door toepassing van een ontgassingsinstallatie. De provincie Zuid-Holland heeft een verbod op het ontgassen in de provincie ingesteld. Enkele andere provincies hebben dit verbod inmiddels ook ingesteld of bereiden zich voor op een dergelijk verbod. Slechts de VVD besteedt aandacht aan varend ontgassen en wil dit zo spoedig mogelijk landelijk verbieden. ‘Varend ontgassen’ zie ik als een milieuschandaal dat zo snel mogelijk nationaal, maar nog liever internationaal verboden moet worden.

Ten tweede pleiten SP, ChristenUnie en D66 actief voor het aanjagen van de verduurzaming en verschoning van de binnenvaart. Ondanks het omvangrijke nieuwbouwprogramma in de binnenvaart bestaat 19% van de vloot nog uit schepen die zijn gebouwd in de periode 1880-1930 en het grootste deel van de vloot, 43%, is gebouwd in de periode 1951-1980³. Veel van deze schepen hebben nog oude motoren aan boord en produceren met deze dieselmotoren veel roet. Daar waar de meeste grote steden inmiddels milieuzones hebben ingesteld om vrachtauto’s te weren en oude personenauto’s eveneens uit de bebouwde kom worden geweerd, mogen deze walmende binnenvaartschepen rustig door het centrum van grote steden als Rotterdam of Nijmegen varen. Langs de oevers van de Maas of de Schie wonen vooral Rotterdammers met een laag inkomen en daarmee met een slechte gezondheid⁴. Juist door blootstelling aan het roet van de binnenvaart wordt de gezondheid van kwetsbare groepen in de samenleving verder ondermijnd. Het is daarom van groot belang dat de verschoning van de binnenvaart prioriteit krijgt. ChristenUnie doet concrete aanbevelingen in het verkiezingsprogramma voor de schonere binnenvaart, gericht op het bevorderen van dual fuel motoren, de stimulering van dieselelektrische en hybride schepen en het verplicht varen op de elektromotor binnen havengebieden (dit zou liever nog binnen stedelijke gebieden moeten gebeuren). Ook D66 geeft hier aandacht aan, maar de SP—niet in zicht aan de onderhandelingstafel—heeft verreweg het meest ambitieuze programma gericht op de vergroening van de binnenvaart met een investeringspakket van 2,3 miljard euro. Want deze vergroening kost veel geld, met name het vervangen van de oude vervuilende motoren door (bio) LNG of elektrisch is zeer kostbaar en is door de lage marges in de sector, de lage olieprijs en de nog na-ijlende gevolgen van de crisis vrijwel niet haalbaar zonder een sterk, stimulerend beleid—vooral in financieel-economische zin⁵.

Waarde kabinet-formerende partijen; duurzaam goederenvervoerbeleid is meer dan klimaatbeleid. Twee hete hangijzers in het goederenvervoer per binnenvaart met significante gezondheidseffecten vragen eveneens om prioriteit aan de onderhandelingstafel!

² H. Geerlings & B. Kuipers, 2017, De socio-economische gevolgen van ontgassen; implicaties voor de binnenvaart. Deelrapportage 2016, Rotterdam: Erasmus Universiteit Rotterdam.

³ www.binnenvaartcijfers.nl

⁴ https://ggd-rotterdam.buurtmonitor.nl/gezondheid_in_kaart_2014_rotterdam.pdf

⁵ B. Kuipers, 2016, Scenario’s voor inzet van LNG in de binnenvaart, https://www.eicb.nl/wp-content/uploads/2016/08/EUR-LNG-rapportage_definitief.pdf

Rotterdam Europe's Biomainport #1

Zelden ben ik zo afgedroogd als die keer dat wij een interessant idee aan het Havenbedrijf Rotterdam presenteerden, begin 2000. Dit idee beschreven wij in ons plan "Rotterdam, Europe's Biomainport #1". Het plan behelsde een investeringsstrategie om Rotterdam te ontwikkelen als hét centrum van de Europese biobased industrie. In plaats van een enthousiaste reactie, werden wij hartelijk uitgelachen door de desbetreffende medewerker van het Havenbedrijf en weggezet als wereldvreemde wetenschappers. "Het is theoretisch onmogelijk om biomassa met schepen aan te voeren, omdat het transport van biomassa meer energie kost dan dat het oplevert" was de teneur van de waardering voor ons voorstel: leuk geprobeerd, maar kom maar terug als je uitgedroomd bent.

'Wij' in bovengenoemde anekdote bestonden uit Gerard Dijkema en ondergetekende—twee bevlogen liefhebbers van de chemische industrie en beiden werkzaam aan de TU Delft. Gerard Dijkema was een echte chemisch technoloog, afgestuurd in Twente en met een verleden bij Shell en bij de NAM in Emmen. Zelf ben ik economisch geograaf, opgegroeid in de jaren '60 in Spijkenisse, letterlijk onder de rook van de Rotterdamse haven. Mijn fascinatie voor de chemische industrie heb ik uitgeleefd in een veel te dik proefschrift van 520 bladzijden over de mate van flexibiliteit van het petrochemische productiesysteem in de Rotterdamse haven. Juist de ruimtelijke manifestatie van de petrochemische industrie was een overlappend interessegebied tussen ons beiden. Gerard hield zich vooral bezig met industriële ecologie en het aangeven waar in het industriële systeem sprake is van missing links, kansrijke investeringsmogelijkheden of waar door cascadering het chemische netwerk versterkt kan worden. Hij schreef in 2004 een proefschrift van 298 bladzijden—geen bladzijde te veel—over duurzame chemie en systeeminnovaties, een onderwerp waar de biobased chemie heel goed in past.

Inmiddels hebben wij gelijk gekregen en staat op de site van het Havenbedrijf Rotterdam te lezen dat Rotterdam dé Europese hub voor biobrandstoffen is en het grootste renewable biobased cluster ter wereld. En niet Rotterdam alleen natuurlijk: de hele Vlaams-Nederlandse Delta ademt biobased, waarbij de investering van Avantium van 300 miljoen euro in een fabriek voor de productie van biologisch plastic bij BASF in Antwerpen het laatste hoogtepunt is.

Het praten met Gerard over chemie was één van de weinige lichtpuntjes in mijn twee zeer ongelukkige jaren aan de TU Delft, waar ik eindigde als docent micro-economie (bah). Het smeden van plannen om de Rotterdamse haven om te vormen richting een duurzaam chemiecluster ging nog vele jaren door, bij voorkeur in het ietwat oubollige maar met een mooie wijnkaart gezegende restaurant Van der Dussen in Delft. In 2014 werd Gerard hoogleraar 'Energy systemen en industriële ecologie' aan mijn Alma mater de Rijksuniversiteit Groningen. Net als de Erasmus Universiteit, een universiteit gezegend met een eigen chemiecluster (Delfzijl).

Wij hebben dit cluster niet samen kunnen inspecteren. Het plotselinge overlijden van Gerard Dijkema op 10 januari van dit jaar was om een veelheid van redenen een grote schok, natuurlijk allereerst voor zijn naasten. Maar zeker ook voor de Nederlandse chemische industrie, die een belangrijke voorvechter van duurzame ontwikkeling heeft verloren.

28 februari 2017 | Scheldekringen

Never waste a good crisis

De offshore is een van de meest interessante sectoren uit het Rotterdamse haven- en industriecomplex. Allereerst vind ik de sector gewoon erg mooi: de complexe schepen bij Huisman in Schiedam, de indrukwekkende boorplatforms die uit de imposante hallen van Heerema in Zwijndrecht komen en het offshore-werkschip—of beter: het drijvende eiland—de Pioneering Spirit in de Alexiahaven maken een kleine-jongens-fascinatie in mij los.

Ten tweede is de economische verknoping van de sector belangrijk. De offshore is een economische motor die een omvangrijke vraag heeft naar producten en diensten van andere sectoren in het maritiem cluster zoals scheepsbouw en maritieme toeleveranciers maar ook naar industriële sectoren buiten het maritieme cluster zoals de metaalproductenindustrie en de installatiesector. Als de offshore groeit, groeien veel sectoren mee. Het indirecte effect van de sector is dan ook omvangrijk zo blijkt uit de Maritieme Monitor: 28 duizend van de in totaal 56 duizend werknemers zijn indirect gerelateerd aan de sector, die verantwoordelijk is voor een productiewaarde van 6,0 miljard euro en indirect zelfs 9,4 miljard.

Ten derde is de sector gevoelig voor externe invloeden, mede door de grote exportwaarde van 2,5 miljard euro. De sector voelt de ontwikkeling van de olieprijs als geen ander—de dramatische ontslagronde van dit moment wordt vooral verklaard door de lage olieprijs en de afnemende investeringen van oliemaatschappijen—en is erg gevoelig voor de politiek. Dat werkt twee kanten op. Het protectionisme van Donald Trump (hé, pas na 240 woorden komt hij in deze column voor!) kan de sector negatief raken, zijn liefde voor carbon kan het tegenovergestelde effect hebben. En als Jesse Klaver de verkiezingen wint—je weet maar nooit—heeft dit wellicht een nog sterkere vraag naar offshore wind tot gevolg door de inzet op energietransitie. Deze gevoeligheid blijkt overigens niet uit de cijfers. De Maritieme Monitor laat van 2006-2015 een stabiel groeiende sector zien waar de werkgelegenheid toeneemt van 24,2 naar 28,5 duizend werkzame personen, ondanks stormen als de grote crisis. De gevoeligheid voor externe invloeden heeft de sector taai en flexibel gemaakt en heeft een ontwikkeling naar diversificatie veroorzaakt.

Ten vierde is de sector erg interessant door het hoogwaardige karakter waardoor de sector gevraagd wordt door internationale topopdrachtgevers. De ontwikkeling van nieuwe producten (onderwater drones, autonome scheepvaart, physical internet), de focus op R&D en innovatie, service, robotisering en automatisering maken dat deze groei in werkgelegenheid ook een steeds hoogwaardiger type werknemer aantrekt. Dit heeft gevolgen voor vestigingsmilieu, voor woon- en werklocaties, voor de kennisinfrastructuur. De huidige hausse in fieldlabs, testlocaties en innovatie hotspots in Groot-Rijnmond is dan ook bemoedigend en de vestiging van Franklin Offshore nabij de RDM campus is niet voor niets.

De offshore is voor mij als ‘havenvorser’ één van de meest interessante sectoren om te volgen in de transitie naar de Next Economy op de lange termijn. Allereerst ben ik natuurlijk benieuwd hoe de sector de uitdagingen van de korte termijn te lijf gaat. Het cliché ‘Never waste a good crisis’ is op weinig sectoren zo van toepassing als op de offshore.

3 februari 2017 | Mainport

Dwars bezig blijven

Voor mij ligt de ‘Roadmap Next Economy’, het resultaat van de veelbesproken komst van Jeremy Rifkin naar onze regio. Voor buitenstaanders was sprake van een oorverdovende stilte sinds zijn komst werd aangekondigd. Voor een grote groep betrokkenen, waar uw columnist één van was, was het een periode van veel lezen—alleen Rifkins rapport is meer dan 500 pagina’s—veel overleggen, veel schrijven, veel inspiratie en veel schakelen. Intellectueel schakelen. Ik werkte samen met soortgenoten uit diverse geledingen van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Mensen waar ik normaal nooit mee te maken heb, die ik niet kende—of slechts van het tv-kijken zoals Rob de Wijk van het Centrum voor Strategische Studies in Den Haag—en die vaak een heel andere taal spraken dan de taal van de Rotterdamse haven, al is ‘pleur(t) op’ tegenwoordig ook goed-Haags. Daarnaast werd in het project een aantal dynamische startups ingeschakeld, voorbeelden van het type bedrijf dat de toekomst van de regio belichaamt.

Het belangrijkste resultaat was voor mij dat het proces een goed voorbeeld is van hoe de Next Economy werkt, namelijk buiten je eigen vertrouwde kaders opereren en verbindingen leggen tussen andere disciplines en thema’s. Dit leggen van verbindingen wordt aangeduid met de term ‘cross-over’. En het samenwerken van kennisinstituten, brancheorganisatie en grote bedrijven van verschillende sectoren betekent dat nieuwe combinaties ontstaan. In het Next Economy-project zijn diverse kansrijke cross-overs benoemd. Denk bijvoorbeeld aan de greenport en de mainport, twee van de belangrijkste clusters in de Nederlands economie, clusters met een lange historie en alle twee met een noodzaak tot versnelling en vernieuwing. Want hoe sterk deze twee clusters ook zijn, ze hebben als dragende economische motoren niet kunnen voorkomen dat de regio achteraan bungelt in Europa als het gaat om economische groei en groei van de werkgelegenheid.

In de Roadmap Next Economy is een aantal projecten gedefinieerd dat beide clusters nieuwe groeiperspectieven geeft. De belangrijkste achterliggende impulsen komen vanuit de digitale economie. ‘Smart Digital Delta’ is één van de vijf transitiepaden en projecten als ‘Port as a service’ en ‘Growing as a service’ zijn er op gericht om nieuwe technologie te ontwikkelen: onbemande schepen, intelligent onderhoud via internet, havenbewaking met sensoren en dergelijke. De kern van de aanpak is dat ‘field labs’ worden ontwikkeld—testlocaties om te experimenteren met nieuwe technologie, zoals 3D-printen—en dat dergelijke field labs nieuwe doorbraken genereren in de digitale infrastructuur voor de haven. Ook voor de greenports kunnen bijvoorbeeld groeiverbeteringsprogramma’s met behulp van digitale dienstverlening aangeboden worden als dienst.

Ik denk dat het samenwerken met alle betrokkenen in deze regio, onder impuls van Jeremy Rifkin, mede een klimaat heeft geschapen waarvan ook de recente Transitiecoalitie een resultaat is, de coalitie van bedrijven die de klimaatdoelen van Parijs voor 2050 wil versnellen. Een groot deel van deze bedrijven is ook in het project Next Economy samengekomen en omarmt doelen als een klimaatneutrale maatschappij—meer nodig dan ooit nu het klimaat in de VS fundamenteel is veranderd.

Het is erg te hopen dat wij na het publiceren van de Roadmap naar de Next Economy niet allemaal weer terug gaan in ons hok maar dwars bezig blijven!

Made in Delta

Maakindustrie is ‘hot’. De Vlaams-Nederlandse Delta heeft het als thema voor haar jaarlijkse conferentie gekozen. Het gaat vooral om de zogenaamde ‘nieuwe maakindustrie’, ook wel aangeduid met Maakindustrie 3.0 of—vooruit—4.0. Deze maakindustrie verschilt duidelijk van de traditionele maakindustrie, zoals scheepsbouw of metaalindustrie. De Delta is vooral bekend om haar ‘world scale’ petrochemische cluster. Chemie is een voorbeeld van procesindustrie, het karakter van materiaalstromen in de chemie is fundamenteel verschillend van de maakindustrie, waarbij het om individuele producten gaat; discrete producten in jargon. De nieuwe maakindustrie is innovatief, kennisintensief, sterk gedigitaliseerd, maakt actief gebruik van robots en is in staat snel in te spelen op veranderende vraagpatronen. Andere nieuwe concepten worden met de nieuwe maakindustrie geassocieerd, zoals 3D-printen—additieve productie—en re-shoring, de terugkeer van productiefaciliteiten uit Azië van van origine Nederlandse of Vlaamse productiebedrijven.

Hét innovatieve maakbedrijf in Nederland is ASML, de wereldwijde marktleider in de bouw van machines voor de productie van chips, zeer kennisintensief en nog steeds opgejaagd door de ‘Wet van Moore’ gericht op steeds kleinere en snellere chips—resultierend in weer nieuwe doorbraaktechnologie. Maar in de Delta is naast dit iconische bedrijf ook sprake van MKB-bedrijven die evenzeer vooroplopen. In ons onderzoek bezochten we samen met de Universiteit Antwerpen twee van die MKB-kampioenen: Luxexcel, het meest innovatieve MKB-bedrijf in Nederland in 2015 en Van Hoecke, winnaar van de ‘Belgian Maker Award’, het beste Belgische Maak-MKB- (in Vlaanderen zeggen ze KMO-) bedrijf in 2016.

Luxexcel is gevestigd in Kruiningen, dat niet bepaald bekend staat als centrum van innovatieve high-tech productie. Toch is Luxexcel een sterk innovatief bedrijf dat optica en lenzen produceert door deze te 3D-printen met behulp van een innovatieve UV-lichttechnologie. Uit één druppel kunststof wordt een lens gevormd, waarna een andere druppel er netjes overeen vloeit. In 2015 opende Luxexcel een ‘Open Manufacturing Campus’ in Turnhout, mede mogelijk gemaakt door een investering van de Participatiemaatschappij Vlaanderen en een bijzonder voorbeeld van samenwerking aan de verschillende zijden van de nationale grenzen in de Delta.

De tweede ‘maakbriljant’ is het in Sint-Niklaas gevestigde bedrijf Van Hoecke dat meubelbeslag maakt; metalen onderdelen van meubelen—het hang- en sluitwerk. Van Hoecke’s ‘fabriek van de toekomst’ springt in het bijzonder in het oog: een toekomstgericht productiebedrijf, klaar voor de digitale industriële revolutie en een fabriek dat de maakindustrie naar een nieuw, hightech niveau tilt. Men maakt kleine series op maat voor de klant, met als ideaal een productieserie met de omvang van één stuks.

Op dit moment is sprake van drie krachtige concentraties van maakindustrie in de Vlaams-Nederlandse Delta: de maritieme maakindustrie in Groot-Rijnmond—momenteel sterk onder druk—, de high-tech maakindustrie in

Brainport Eindhoven en het automotive cluster in Vlaanderen. Het belang van deze clusters is dat ze een belangrijke rol spelen in het versterken van de andere sterke activiteiten in de Delta door zogenaamde cross-overs en skill-relaties: overeenkomstige vaardigheden. Daarom is het belangrijk om vertegenwoordigers van deze clusters bij elkaar te brengen. Dat is reeds succesvol gedaan in het zogenaamde CrossRoads project waar innovatieve partijen aan weerszijden van de grens bij elkaar worden gebracht. Grenzeloze innovatie: het doel van Made in Delta!

4 november 2016 | Scheldekringen

Flexibele havenstrategie

‘Verreweg het slechtste rapport dat ik ooit heb gelezen!’ was het commentaar van een lid van de directie van Zeeland Seaports op een advies dat ik eind 2007 schreef in opdracht van de Zeeuwse Milieufederatie. Dit advies beschreef een alternatieve ontwikkelingsvisie voor Zeeland Seaports ten opzichte van het plan om een grootschalige deepseacontainerterminal te ontwikkelen: de Westerschelde Container Terminal. Een terminal die de nieuwste generatie megacontainerschepen zou moeten kunnen ontvangen en de skyline van Zeeland zou verfraaien met containerkranen van honderddertig meter hoogte, zoals nu op de Tweede Maasvlakte.

Wij adviseerden een drietrapsstrategie in plaats van deze megaterminal. Naast de ontwikkeling van een duurzaam chemiecomplex en een biobased cluster zou Zeeland Seaports zich vooral moeten ontwikkelen tot een ‘Superstukgoedhaven’, inclusief een duurzame, kleinere containerterminal. Ten eerste heeft Zeeland Seaports nu reeds een zeer sterke positie als stukgoedhaven—slechts iets achter marktleider Antwerpen—, ten tweede is er een nog steeds voortgaande tendens om stukgoed in containers te vervoeren en ten derde werd voldoende potentieel van bestaande gebruikers in en rond de Zeeuwse havens verwacht. De Westerschelde Container Terminal zagen wij als een vreemd element in de Zeeuwse economie: niet aansluitend bij de behoeften van het regionale bedrijfsleven, resulterend in weinig banen en vooral de belangen van internationale containerreders dienend. Daarnaast vreesden wij een ‘Ceresterminalscenario’.

In de afgelopen tien jaar heeft de containersector dramatische ontwikkelingen meegemaakt, heeft Rotterdam de Tweede Maasvlakte ontwikkeld met twee high-tech containerterminals, loopt Antwerpen zich warm voor containerinfrastructuur in het Saeftinghedok, laat Zeebrugge een dramatische val in containeroverslag zien en zijn containerkranen uit de skyline van Amsterdam verdwenen. Het Centraal Planbureau heeft nieuwe zeer lage groeiscenario's voor de Nederlandse zeehavens gepubliceerd.

Daarom acht ik het verstandig dat Zeeland Seaports de bakens heeft verzet en dat de woordengroep ‘Westerschelde Container Terminal’ niet meer in de recente strategie terugkomt. Zeeland Seaports streeft nu naar een duurzame middelgrote containerterminal. In een ‘advertorial’ in Nieuwsblad Transport gaf commercieel directeur Dick Gilhuis onlangs details over deze containerterminal. “Voor klanten in de regio (..) betekent een directe call van een carrier een forse kostenbesparing. (..) Er pleit meer voor krachtige regionale havens. Er ontstaat nadrukkelijk een band tussen haven en rederijen enerzijds en ondernemingen in het directe achterland anderzijds. Bedrijven in regionale havens zorgen voor hun eigen ladingstromen, in de

haven wordt toegevoegde waarde geleverd—het is meer dan alleen overslag.” En: “Er is echter met de komst van de grote schepen veel meer behoefte ontstaan aan goed geoutilleerde en goed ontsloten kleinere havens. Die vormen de draaischijf tussen de megacarriers aan de ene kant en de feeder, short-sea en achterlanddiensten aan de andere kant.”

Ik ben altijd een beetje gekrenkt geweest door de totale afwijzing van onze, samen met de Zeeuwse Milieufederatie ontwikkelde alternatieve plannen van tien jaar geleden. Maar belangrijker dan ons gelijk acht ik het vermogen van Zeeland Seaports tot strategische flexibiliteit in havenontwikkeling en het stille afscheid van de megalomane Westerschelde Container Terminalplannen.

29 juli 2016 | Scheldekringen

Samen sterker!

‘Rotterdam werd groot door de aanleg van de Nieuwe Waterweg’ is een veelgehoorde mening. Maar of het *verder* verdiepen van de Nieuwe Waterweg een vergelijkbaar effect zal gaan hebben op de versterking van het industriecluster Rotterdam/Moerdijk als de aanleg van de Nieuwe Waterweg op de Rotterdamse haven eind 19^{de} eeuw, is zeer de vraag. Deze verdieping is één van de maatregelen die het ‘Kernteam Versterking Industriecluster Rotterdam/Moerdijk’ onder leiding van Rein Willems voorstelt om bedrijven in het chemiecluster in Rotterdam te behouden. Daarnaast moeten de maatregelen het industriecluster in staat stellen een transitie van een lineaire, fossiele economie naar een circulaire, biobased economie door te maken. Want het gaat niet goed met het cluster: de toegevoegde waarde en de concurrentiepositie nemen af en de samenleving vraagt om duurzame energie en producten: bioplastics in plaats van traditionele van olie gemaakte plastics. Zeker na ‘Parijs’ vraagt dit om onorthodoxe, ambitieuze maatregelen.

Het verdiepen van de Nieuwe Waterweg wordt in de wandelgangen gezien als illustratie voor het gebrek aan ambitie van het Kernteam van Rein Willems. Zou een visionair als Pieter Caland de oplossing van de problemen waar de chemische industrie nu voor staat ook met een programma als door het Kernteam voorgesteld hebben willen oplossen? Wat zou de huidige equivalent van een investering als die in de Nieuwe Waterweg zijn? Grootschalige inzet op waterstof? Een zeer sterke uitbreiding van windenergie op de Noordzee? Een ‘Deltaplan’ (sorry voor het cliché) in kennisontwikkeling gericht op benutten van CO₂ als grondstof? Momenteel werkt een team onder leiding van de Amerikaanse visionair Jeremy Rifkin ook aan een transitieadvies om de economie van Metropoolregio Rotterdam Den Haag in de ‘Derde Industriële Revolutie’ te laten belanden; een revolutie gebaseerd op internet—buzzword: het ‘Internet der dingen’ waarin het logistieke, communicatie- en energie-internet samen komen—in plaats van de regio te laten steken in de Tweede Industriële Revolutie, gebaseerd op aardolie. Van Rifkin wordt deze grotere ambitie wel verwacht.

Het gebrek aan urgentie van het Kernteam Versterking Industriecluster Rotterdam/Moerdijk is des te opvallender in een tijd dat Shell—de belangrijkste speler in het cluster—in een soortgelijke situatie als ABN AMRO enkele jaren geleden terecht kan komen door activistische beleggers. Shell is één van de partijen die op dit moment pleit voor de sterke uitbouw van wind op de Noordzee. Daarnaast is het vreemd dat het Actieplan zich

beperkt tot Rotterdam en Moerdijk en andere belangrijke centra in het cluster—Antwerpen, Terneuzen, Bergen op Zoom—niet meeneemt.

Is het ‘Actieplan Versterking Industriecluster Rotterdam/Moerdijk’ daarmee verspilde moeite? Nee: er staan verstandige acties opgesomd en genoemde belemmeringen zijn reëel. Met name het aanstellen van een clusterregisseur –Jaap Hoogcarspel, directeur Air Liquide—is een goede zet. Door deze functie ontstaat een duidelijk aanspreekpunt maar ook de invulling is goed: iemand werkzaam bij een producent van gasen essentieel voor het hele cluster en tevens leverancier van waterstof. Air Liquide geeft een omvangrijk pijpleidingennetwerk in de Benelux—tot in Noord Frankrijk. De ambitie voor de clusterregisseur lijkt daarmee duidelijk: samenwerken met het hele cluster in de Delta!

28 april 2016 | Scheldekringen

Niet normaal meer

Sinds enkele weken is de nieuwe ‘Nationale Toekomstvisie’ van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving beschikbaar. Dit is een visie die het Rijk als uitgangspunt neemt bij beslissingen over de noodzaak van nieuwe infrastructuur. Zo zijn eerdere toekomstvisies bijvoorbeeld gebruikt bij de kosten-batenanalyse voor de Tweede Maasvlakte. Eindjaren ’90 voorzagen men in het hoogste toekomstscenario een overslag van 115 miljoen ton gecontaineriseerde goederen en 11,3 miljoen TEU voor 2010. Dit kwam vrijwel uit: het werd 112 miljoen ton versus 11,1 miljoen TEU, ondanks de crisis. Voor 2020 berekenden de rekenmeesters—dat hoor je bij het Centraal Planbureau altijd te zeggen—toen als maximaal scenario 174 miljoen ton en 17,6 miljoen TEU.

Maar de rekenmeesters hadden niet gerekend op de groei van China. Niemand trouwens. Dus toen de Chinese economie midden jaren nul op stoom kwam, kwamen eind 2006 nieuwe prognoses. De volumes containerlading voor 2020 namen bij het hoogste scenario toe tot 222 miljoen ton voor 2020 (en—ik moet het toch even kwijt—542 miljoen ton voor 2040).

Maar de rekenmeesters hadden niet gerekend op de kredietcrisis en het ‘nieuwe normaal’. In 2015 bleef de haven steken op 126 miljoen ton containerlading en 12,2 miljoen TEU. Dus zijn er weer nieuwe prognoses en ook nieuwe begrippen waar de rekenmeesters veel van verwachten zoals reshoring (productie terughalen uit Azië), nearshoring (productie in de randen van Europa in plaats van in Azië) en synchromodaal vervoer (bekend verondersteld). Van spoor tussen Europa en Azië, de Noordelijke zeeroute, de opkomst van Mediterrane havens en 3D-printing verwachten de bureaus niet veel.

Opvallend is dat de groeiverwachtingen sterk zijn getemperd. Verwachten de bureaus voorheen ruim 222 miljoen ton containerlading in het hoge scenario voor 2020, nu verwacht men in het hoge scenario 255 miljoen ton voor 2050. En voor 2030 gaat het om 166 miljoen ton containerlading in het hoge scenario en 146 in het lage scenario. Anders gezegd: in de periode 2011-2030 verwacht men een containergroei met slechts een derde tot maximaal de helft van het huidige volume. Even terugrekenen: in de periode 1990-2010 was sprake van een verdrievoudiging van de groei van gecontaineriseerde lading van 39 naar 112 miljoen ton.

Dat betekent een groei van 1 à 2 procent in plaats van de historische 6 procent gemiddelde jaarlijkse groei van 1990-2010. Het betekent bijvoorbeeld dat de aan de binnenvaart voorgespiegelde groei van 1,7 miljoen containers in 2009 naar 7,0 miljoen containers in 2035 bij lange na niet wordt gehaald—om maar eens iets te noemen. De negatieve groei van containers naar Noord-Europa van 4 procent voor dit jaar, zoals onlangs voorspeld door een aantal containerconsultants, betekent dan ook waarschijnlijk een tweede achtereenvolgend jaar van negatieve groei voor Rotterdam.

Er komen dus andere tijden. Het belang van deze Nationale Toekomstvisie is dat hij gemaakt wordt door economen zonder havenbias. Ondergetekende verslikt zich nogal eens in zijn enthousiasme voor containers. Ook ik sta weer met beide benen op de grond, maar moet nog wel wennen aan dit nieuwe normaal.

26 januari 2016 | Mainport Magazine

2015? Geen flauw idee

Zouden wij ons over tien jaar de gebeurtenissen in de Rotterdamse haven die 2015 kleurden nog herinneren? Er zijn niet zoveel jaren die dermate belangrijk zijn, dat we nu nog precies weten wat er gebeurde. 2004? Geen flauw idee. Zelfs van 2012, nog maar twee jaar geleden, kan ik mij zonder spieken in het jaarverslag van het Havenbedrijf Rotterdam niets herinneren. Ik ben daar niet uniek in. De psycholoog Willem Wagenaar had last van dezelfde vergeetachtigheid en bedacht een interessant experiment, dat ongeveer als volgt verliep. Hij hield een dagboek bij, waarbij hij van een bepaalde dag steeds meer informatie prijs gaf. Hij begon met een wit vel met alleen een datum, bijvoorbeeld 8 november 2001. Deze datum zei hem niets—de meeste datums niet, behalve als het een verjaardag was of eerste kerstdag. Zo zijn enkele bijzondere jaren in de haven waarvan ik direct weet wat speelde, de grote dip in 2009 door de crisis bijvoorbeeld of de piek in 1973 en daling in 1974 door de oliecrisis. Terug naar Wagenaar. Vervolgens beschreef hij van de datum in kwestie het weer—en nog steeds had hij doorgaans geen flauw idee wat die dag plaats vond. Op een derde bladzijde beschreef hij een opvallende gebeurtenis van die dag, waardoor vaak wat ging dagen. Tenslotte beschreef hij een uitgebreid dagboek. Wat bleek na lezing? Vrijwel alles dat stond beschreven was bekend en nog aanwezig in zijn geheugen.

De proef op de som: wat waren highlights van 2004? Even googlen levert op dat het Havenbedrijf Rotterdam per 1 januari 2004 was verzelfstandigd, de boom van Chinese containers, goede cijfers voor P&O Nedlloyd, dat 2004 het laatste jaar was dat Rotterdam de grootste haven ter wereld was, dat in 2004 het havenschandaal rond Willem Scholten speelde, et cetera. Natuurlijk weet ik alles weer...

Bij 2015 denk ik aan de lage olieprijs, tegenvallende groei van de overslag in Rotterdam en hoge groei van Antwerpen in de containeroverslag, de opening van de containerterminals op de Tweede Maasvlakte en het moeizame opstarten, ik denk aan de ratrace van de bouw van megagrote containerschepen—de komst van de MSC Oscar—en dat Maersk zo'n megaschip tijdelijk buiten dienst heeft, ik denk aan de verbreding van het

Suezkanaal, aan lekken in het Panamakanaal, ik denk aan het afblazen van de Shtandart terminal, aan het in gebruik stellen van twee kolencentrales op de Maasvlakte, aan de Pioneering Spirit, de eerste trein uit China, het vertrek van ECT van de Home terminal, de nieuwe Botlekbrug en aan investeringen van ExxonMobil. Eigenlijk een heel dynamisch jaar en vreemd dat ik over een jaar of drie al weer vergeten ben dat dit alles in 2015 speelde—maar dat ik na herlezing van dit stuk me 2015 weer luid en duidelijk herinner.

9 november 2015 / Mainport Magazine

Dieselgate

ExxonMobil gaat meer dan 1 miljard euro investeren in de raffinaderij in de Rotterdamse haven. Een nieuwe hydrocracker wordt gebouwd om tegemoet te komen aan de toenemende vraag naar onder meer diesel en kerosine in Europa. Deze aankondiging volgt op een soortgelijk bedrag dat ExxonMobil investeert in de haven van Antwerpen, een investering ook gericht op de productie van diesel bestemd voor de transportsector. ExxonMobil ziet beide raffinaderijen als strategische assets voor de onderneming en als investeringen voor de lange termijn.

Deze uitbreidingen in de productie van diesel zijn natuurlijk pikant in een tijd dat ‘Dieselgate’ de krantenkoppen beheerst en dat de burger de veel sterkere negatieve effecten van diesel voor het milieu en de gezondheid, dan voorgesteld door diverse merken uit de Volkswagenstal, ervaart.

Deze investeringen zijn ook opmerkelijk in een tijd dat steeds meer auto’s en schepen met hybride motoren worden aangedreven of gebruik maken van LNG—en recentelijk wordt waterstof weer meer genoemd. Het lijkt een investering die vooral in het traditionele plaatsje van de Rotterdamse haven als ‘kampioen van de Tweede Industriële Revolutie’ past, de revolutie gekenmerkt door de technologie van de verbrandingsmotor, door olie en door de klassieke hiërarchisch opgebouwde multinational, waarvan ExxonMobil bij uitstek een voorbeeld is. Zoals bekend is de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag zich onder aanvoering van de Amerikaanse visionair Jeremy Rifkin aan het voorbereiden op een transitie naar de Derde Industriële Revolutie, onder meer gebaseerd op het internet der dingen en duurzame productie. Moeten we deze investering dan maar meteen vergelijken met de twee kolencentrales op de Maasvlakte die dit jaar in gebruik zijn genomen? Centrales waarvan ‘transitieprofessor’ Jan Rotmans van de Erasmus Universiteit stelt dat Nederland er niet aan kan ontkomen ze te sluiten?

Bij dergelijke vragen moet ik altijd aan ons Nederlandse softdrugsbeleid denken. Het gebruik van dieselmotoren is geen enkel probleem—althoewel binnenkort oude diesels veel stadscentra niet meer binnen mogen. De emissies en negatieve effecten die met productie en gebruik van diesel gepaard gaan zijn echter ongewenst. Maar als diesel een belangrijke energiebron blijft, moet dan de meest energie-efficiënte producent de diesel niet produceren?

De ExxonMobil-raffinaderij is een voorbeeld van zo’n energie-efficiënte raffinaderij, onder meer vanwege de integratie met een fabriek van Air

Products voor de productie van waterstof waardoor de energie-efficiëntie van de raffinaderij met 15% is verbeterd en 200.000 ton CO₂ minder uitstoot. Het Havenbedrijf Rotterdam juicht de komst van de investering in de hydrocracker dan ook toe, omdat de komende decennia nog steeds het grootste deel van de energiebehoefte uit fossiele brandstoffen komt. Er is daarmee dus sprake van een geleidelijke overgang—waarmee dergelijke nieuwe investeringen aan beide zijden van de Vlaams-Nederlandse Delta te verdedigen zijn, mits gepaard gaand met een gelijktijdige ontwikkeling van hernieuwbare energie en biobased productie.

Deze investering maakt in ieder geval duidelijk dat omvangrijke investeringen in de chemie en raffinage nog steeds plaatsvinden in de Delta, dat de transitie van diesel nog een moeilijke zaak wordt en dat we na dieselgate nu ook een ‘dieselgateway’ hebben.

4 november 2015/Scheldekringen

Gouden Delta

Hoe kan het dat de Rijndelta, evenals de Yangzi delta met Shanghai als voornaamste stad, nu al ruim zeven eeuwen achtereen tot de meest ontwikkelde en best presterende regio's in de wereld behoort?

Deze vraag stelde de Leidse historicus Leonard Blussé zich in zijn afscheidscollege. Zijn belangrijkste verklaring ligt in de strategische rol van rivieren voor economische groei. Rivieren zijn een belangrijke verbinding met het achterland en liggen op het snijvlak van internationale handelswegen waardoor (over)productie uit het achterland vervoerd en geëxporteerd kan worden. Maar er is meer, zowel in de Lage Landen als in de Yangzi-delta wijst Blussé op overeenkomstige sociale structuren en lokale-corporatieve instellingen, specifieke uitbestedingsrelaties en er was sprake van een overeenkomstige industriële riviersamenleving—van porceleinfabrieken tot trekvaarten. Natuurlijk doe ik hier zijn genuanceerde betoog tekort, maar zijn punt staat en het veel gegeven predicaat ‘Gouden Delta’ is daarmee terecht.

In plaats van de Rijndelta spreken we doorgaans van de Rijn-Schelde Delta en onlangs is deze de Vlaams-Nederlandse Delta gedoopt. In tegenstelling tot de Yangzi delta is hierbij sprake van een delta die bestaat uit één havensysteem in twee landen. Onlangs heeft Smart Port samen met de Universiteit Antwerpen een visie ontwikkeld voor de komende dertig jaar in deze delta—niet echt een indrukwekkende tijd afgaande op de analyse van Blussé die van 1350 tot 1850 liep. Het is dan ook niet verrassend gegeven de structurele sterkten van deltagebieden dat wij voorzien dat de positie van de Gouden Delta in de komende decennia sterk blijft in vergelijking met concurrerende regio's. Wij zien in essentie drie redenen waardoor dit gebied voorop blijft lopen.

Ten eerste innovatie. Op dit moment worden in de delta vernieuwende logistieke concepten ontwikkeld en toegepast zoals synchronodaliteit, extended gates, dynamisch verkeersmanagement voor vaarwegen en cross

chain control towers. Concepten die een verhoogde efficiency combineren met de maatschappelijk gewenste roep om vergroening.

Ten tweede is sprake van een versteviging van de banden van de twee spraakmakende havenbedrijven in de delta—ondanks al het henkblekergedoe van de laatste maanden. De Havenbedrijven van Antwerpen en Rotterdam gaan samenwerken om de pijpleidinginfrastructuur tussen de twee havens te versterken en in de Havenvisie 2030 staat de wens verwoord om van de verschillende havens in de delta één industrieel cluster van wereldniveau te maken.

Ten derde is sprake van vernieuwende vormen van samenwerking: flexibele coalities werken samen aan dossiers van gemeenschappelijk deltabelang onder de bezielende leiding van bevlogen bestuurders, zoals Wim van der Donk in Nederland en Cathy Berx in Vlaanderen.

Belangrijk is om te kijken hoe succesvol de delta zich de komende decennia daadwerkelijk zal ontwikkelen. Goud, zilver of brons voldoet daarvoor niet als indicator. Op dit moment werkt Smart Port wederom samen met de Universiteit Antwerpen om een set indicatoren te ontwikkelen op het niveau van de delta waarmee de voortgang van belangrijke ontwikkelingen deltabreed kan worden gemeten en we onze positie ten opzichte van de concurrentie kunnen bepalen, zodat de delta op weg naar 2040 met behulp van harde indicatoren kan aantonen de meest welvarende, groene, veilige en aantrekkelijke delta te zijn en als een magneet op wereldwijd talent en investeerders te werken.

Havenstadspark

Op tien minuten fietsen van Rotterdam-West ligt de groene oase Midden-Delfland. Dit is een bufferzone tussen Schiedam, Vlaardingen en Maassluis enerzijds en Delft en het Westland anderzijds met schilderachtige dorpjes en veel veeteelt. Geen Golfjes-GTI maar pelotons bejaarde wielrenners met overgewicht die je nijdig toeschreeuwen dat je aan de kant moet en veel, heel veel elektrische fietsen.

Midden-Delfland is een groene parel in de metropoolregio Rotterdam-Den Haag en wil dit groene karakter behouden. Er worden al vergelijkingen gemaakt met het Central Park in New York. Het is inderdaad schitterend om door Midden-Delfland te fietsen richting Nieuwe Waterweg. In plaats van wolkenkrabbers worden langzaam schoorstenen en grote offshore-kranen zichtbaar en via het fietspad door het recreatiegebied Broekpolder is weinig mooier dan op het terras van restaurant 't Oeverbos wat Holtkamp-garnalenkroketten te eten, een glas witte wijn te drinken en het scheepvaartverkeer van de Nieuwe Waterweg gade te slaan.

Midden-Delfland als groene oase staat onder druk. Golfbanen en van die ondefinieerbare verrommelde nieuwe natuurgebieden omgeven het gebied. De belangrijkste ingreep is de in een bak aangelegde snelweg A4 die het gebied doorsnijdt—overigens fraai weggewerkt. De vraag is wat met dit gebied moet gebeuren. Op slot en zo weinig mogelijk ontwikkelen? Boerderijtjes waar de stedeling op zijn e-bike in het weekend biologische kaas koopt? Theeschenkerijen met spelt-appeltaart? Of is meer mogelijk en kan de Rotterdamse haven van dit gebied profiteren?

Midden-Delfland wordt niet alleen doorsneden door de A4 maar ook door de Zuid-Hollandse kennisas. Dit is een as die van Leiden en Noordwijk met zijn bioscience- en ruimtevaartkennis via Den Haag, Rijswijk (Shell), Delft (TU & TNO) en Rotterdam (EUR, RDM-campus, Unilever research) naar de Drechtsteden loopt; centrum van natte waterbouw en maritieme maakindustrie. Ik zie Midden-Delfland als ideale locatie om hoogwaardige spin-offs van TU Delft en EUR op het gebied van containerlogistiek te concentreren. Nu ligt een aantal 'iconische' bedrijven op het gebied van containerterminalautomatisering verspreid over de metropool. TBA, een spraakmakend bedrijf dat zich bezig houdt met containerterminalsoftware en -simulatie zit in Delft-Zuid. Navis, de wereldmarktleider in containerterminalbesturingssystemen heeft een kantoor in de Waalhaven. ABB, een wereldspeler die onder meer elektronische systemen voor containerterminals ontwikkelt, zit in Rotterdam Alexander en Systems Navigator, een snel groeiend softwarebedrijf dat zich richt op simulatie en scheduling zit in het Delftechpark.

Waarom al deze bedrijven niet samenbundelen in een groene campus in Midden-Delfland in een parkachtige omgeving? Door clustering weten ze elkaar beter te vinden en kunnen krachten bundelen om het wereldwijde kenniscentrum op containersoftwareontwikkeling te worden. Dichtbij de TU, dichtbij Rotterdam en de haven. Het spectaculaire, half onder de grond gebouwde kantoor van BP in Europoort laat zien dat een dergelijke campus in evenwicht met de groene omgeving kan worden gebouwd. De campus in het Havenstadspark van de metropoolregio ligt bovendien op e-bike afstand van aantrekkelijke woongebieden voor de kennisprofessional in Rotterdam, Den Haag en Delft zodat naast racefietsers en senioren—een tautologie?—ook containernerds zich in het (e-)bikeverkeer kunnen storten.

4 september 2015/Mainport Magazine

Revolutie op een koopje

“Die Rifkin is een imbeciel” zegt Niek Stam van FNV Havens in de Volkskrant van 7 oktober: “...die moet lekker bij de Efteling gaan werken.” ‘Niet goed snik’, ‘stuitergék’ en een ‘overrated kapitalistische goeroe’ zijn andere kwalificaties. En de 775.000,00 euro die hij vraagt is ‘belachelijk veel geld’ (inclusief of exclusief BTW?)

Wij kijken totaal anders tegen de komst van Rifkin aan en achten zijn advies broodnodig voor de Rotterdamse haven. De haven is kwetsbaar. Dat komt door het grote belang van olie. De toekomst van olie is ongewis: geopolitieke spanningen maar ook de gevolgen van de klimaatconferentie in Parijs kunnen grote impact hebben.

Bijna 40 procent van de overslag in de Rotterdamse haven bestaat uit ruwe olie, olieproducten of van olie gemaakte petrochemische producten. Een derde van de toegevoegde waarde in de haven is aan olie gerelateerd. Is olie ook de motor van toekomstige economische groei? Langetermijnbeleggers en pensioenfondsen gaan olie meer als risico zien, zoals ABP deze week liet zien. De haven is de afgelopen jaren niet in staat geweest om de CO₂-uitstoot terug te brengen—en dan hebben we de twee spiksplinternieuwe kolencentrales op de Maasvlakte nog niet meegeteld. De biobased economy is de toekomst maar komt mondjesmaat van de grond—mede door de lage olieprijs.

Jeremy Rifkin voorziet een toekomst zonder olie gebaseerd op zonne-energie en het internet der dingen. Het samengaan van het energie-, logistieke en communicatie-internet resulteert in een Derde Industriële Revolutie. Een revolutie die inmiddels is omarmd door concurrenten van Rotterdam, zoals de haven van Hamburg. Rotterdam kan niet achterblijven.

Rotterdam is trots op de Tweede Maasvlakte. Maar de echte groei in de containermarkt zit in havens als Gdansk (Polen), Sines (Portugal) en Piraeus (Griekenland). In Oost-Europa gebeurt het. Spoorverbindingen uit China zijn hot. En nieuwe concepten in de logistiek ruilen China als 'werkplaats van de wereld' in voor productie dicht bij huis, zoals in Oost-Europa of zelfs weer 'thuis', zoals de scheerapparaten die Philips weer in Drachten produceert. Deze producten gaan niet meer in containers. De nadruk ligt voort op de 'circulaire economie': het zo veel mogelijk hergebruiken van bestaande producten in plaats van nieuwe producten te maken. En tenslotte 3D-printen: we printen goederen in de toekomst thuis of in de buurt. Dat komt in de plaats van import uit China en vraagt evenmin containers. Kortom: ook de containertoekomst is ongewis.

Rifkins boodschap is niet alleen relevant voor de haven maar ook voor de Rotterdamse burger. Rifkin voorziet dat burgers erg gaan profiteren van vernieuwingen als het energie-internet en 3D-printen—vooral in de portemonnee ("free energy"). Als door zijn bemoeienis de energierekening van de gemiddelde burger 0,1 procent afneemt heeft hij zich al dubbel en dwars terugverdiend. 3D-printen is nu al een hoopgevend economische experiment in het zo geplaagde Rotterdam-Zuid.

De Rotterdamse haven is na 1945 met een vooruitziende blik ontwikkeld als petro-chemische en logistieke haven. Echter, de haven is nu 'locked in' wordt door de wetenschap geconstateerd: ze zit nu letterlijk vast in de bestaande economische structuur—met de in de inleiding genoemde FNV voorop. Verandering moeten we vóór zijn in plaats van er op te wachten; een idee over de toekomst is dan nodig. De vergeten politicus Joop den Uyl had ooit de moed de Limburgse mijnen te sluiten en Limburg nieuw perspectief te geven. Een dergelijk groot gebaar is ook nodig in Rotterdam om vernieuwing aan te jagen. De haven kan niet passief 'in de koplampen blijven staren' en denken dat de toekomst een voortzetting van het verleden is. Wij hebben veel vertrouwen dat Rifkin dit nieuwe perspectief brengt. Op een koopje.

Niet gepubliceerde ingezonden brief voor Volkskrant, 15 oktober 2015

De factor mens

APM Terminals Rotterdam (APMTR) is de meest productieve terminal van Europa. De overslag bedroeg medio september 41,7 moves per kraan per uur, een verbetering van het oude record met 1,7 moves—een week later realiseerde men zelfs 42,3 moves! Hoewel vragen overblijven—met hoeveel kranen werd dit record gerealiseerd, om hoeveel boxen ging het etc.—is herkenbaar dat APMTR met 'antieke' straddle-carriers juist nu dit record vestigt. De nieuwe broer, de geautomatiseerde terminal op Maasvlakte 2, is aan het worstelen om de verwachte productiviteit te halen die het mogelijk maakt om zeer grote schepen in recordtijd over te slaan. Momenteel blijft de terminal steken op 17 moves per kraan per uur volgens een bericht in NT. De productiviteit moet naar minstens 35 moves. Ook viel te lezen dat Dynamar verwacht dat grote schepen rekenen op een productiviteit van

6.000 moves per dag; gedeeld door 24 uur is 250 moves per uur en met 7 containerkranen inderdaad 35,7 moves.

Het bericht van deze superieure performance van de ‘oude’ APMTR terminal met een tegenvallende performance van de geautomatiseerde terminal op Maasvlakte 2 doet mij denken aan oud onderzoek van David Upton naar flexibele productie in de papierindustrie. Om eenvoudig te kunnen switchen naar de productie van andere papiersoorten en -formaten werd jaren ’90 zwaar ingezet op computer-geïntegreerde productietechnieken. Met dergelijke technieken zou flexibele productie binnen bereik komen, met snelle omsteltijden en hoge productiviteit. Echter, bij een vergelijking tussen gerobotiseerde en traditionele fabrieken viel op dat fabrieken die de machines traditioneel ‘handmatig’ omstelden vaak flexibeler bleken dan gerobotiseerde fabrieken. Handmatig werkende teams hadden allerlei methoden en truuks ontwikkeld om de productie efficiënt om te stellen en beschouwden het als sport om de productiviteit van gerobotiseerde fabrieken te overtreffen. By the way, wat deze papierfabrieken écht flexibel maakte was de kwaliteit van de operators en de wijze waarop managers doelen vaststellen, resultaten bijhielden en hun boodschap communiceerden. De machines en mate van robotisering bleken van secundair belang.

Bij APMTR lijkt iets dergelijks aan de gang. De toekomst van APMTR is onduidelijk voor mij als buitenstaander, maar ook voor de werknemers gok ik zo. De top-performance van APMTR is een ondubbelzinnig teken van het belang van de factor mens. Een uitgestoken tong naar APMT Maasvlakte 2 (ik houd het beschaafd)? Een voorbeeld van de flexibele en productieve natuur die containerhavens Rotterdam al sinds 1966 kenmerkt? Niek Stam van de FNV doelt op deze werknemers die nu volgens hem op straat komen te staan: “Mensen die Rotterdam jaren aan overslagrecords hebben geholpen.” (AD, 1 april 2014). En nog steeds doen dus. Alle reden om de sociale dialoog in de sector inderdaad ‘Chefsache’ te maken.

29 september 2015/Mainport Magazine

Havenvisie

De eerste containerterminal op de Tweede Maasvlakte gaat in de week dat ik deze column schrijf open. Dat betekent dat APM Terminals deze uiterst complexe terminal een kleine twee-en-een half jaar na de start van de bouw officieel in gebruik neemt. Dit is wel een jaar later dan gepland en experts verwachten dat de beoogde hoge productiviteit van deze high-tech terminal pas in 2017 zal worden bereikt. Het betekent ook dat zes jaar nadat de werkzaamheden voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte in mei 2009 zijn begonnen de eerste terminal officieel is geopend.

Is dat lang? Niet als gekeken wordt naar de fase die aan de aanleg vooraf ging. De Tweede Maasvlakte kwam in beeld in 1991 in het befaamde ‘Havenplan 2010’, samen met andere grote projecten als de Betuweroute en Blankenburgtunnel. Dat betekent dus twee decennia van voorbereiding tussen ideevorming en aanleg van de Tweede Maasvlakte. En bij de Blankenburgtunnel zijn we nog lang niet zover; daar is pas onlangs groen

licht gegeven voor de financiering door het kabinet en wordt nu gediscussieerd over de bijgaande fietserstunnel—en dan kan het nog heel lang duren, zoals bij de renovatie van het Rijksmuseum in Amsterdam bleek.

In de literatuur staat het bovenstaande bekend als het ‘infrastructure-superstructure construction time differential concept’; een van de mooiste begrippen uit de havenconomie. Daarbij gaat het er om dat de tijd die nodig is voor de aanleg van terminals en andere suprastructuur veel korter is dan de tijd benodigd voor de haveninfrastructuur. In zijn klassieke boek ‘Seaports and seaport terminals’ uit 1971 geeft de havengeograaf James Bird hoog op van de visie van de haven van Rotterdam om pro-actief te investeren in de jaren ’60 en ’70 van de vorige eeuw, voordat de noodzaak voor suprastructuur ontstond. Door deze visie kon Rotterdam de Botlek, de Europoort en de eerste Maasvlakte ontwikkelen. Uit een door ons uitgevoerde kosten-batenanalyse achteraf (ex-post) blijkt dat deze visie voor de eerste Maasvlakte ook na jarenlange leegstand door de omvangrijke containercomplexen duidelijk positief scoort.

De visie voor de Tweede Maasvlakte is in 2001 getoetst in een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Daar kwam een heel mager plusje uit. Maar toen was de groei van China nog niet in beeld—laat staan de kredietcrisis of de schaliegasrevolutie—met grote gevolgen voor havenvolumes. Dit leert dat het heel belangrijk is om uit te gaan van langetermijnvisie. Tegelijkertijd is het voor havenontwikkeling nodig om haveninfrastructuur vooral flexibel in te steken. Recentelijk heeft de komst van het mega-offshore-schip de *Pioneering Spirit*—een drijvende constructie die met een investering van 2,5 miljard euro de investeringskosten van de aanleg van de Tweede Maasvlakte tot nu toe ruim overtreft (1,9 miljard)—de kansen van offshore voor de Tweede Maasvlakte doen toenemen. De ontmanteling van booreilanden was al een beperkt issue in de kosten-batenanalyse van 2001. Door de gefaseerde aanpak is er genoeg flexibiliteit beschikbaar om dergelijke kansen breed op te pakken op de tweede Maasvlakte.

En dat is dan ook de boodschap voor alle havens—en dus zeker ook voor de havens in het Scheldebasin—het begint met visie!

22 april 2015/Scheldekringen

Trek naar het oosten

Tijdens mijn studie geografie in de jaren ’80 was sprake van de ‘Trek naar het Zuiden’. Dit was een belangrijke ontwikkeling die eigenlijk niet ter discussie stond. Het ging erom dat regio’s als Beieren, Baden-Württemberg, Lombardije of de Rhône-Alpes, en daarin gelegen steden als München, Stuttgart of Grenoble, een sterke economische groei vertoonden door de high-tech industrie. Deze groei ging gepaard met ruimtelijke concepten als *technopolen* of *new industrial districts* en met bedrijven als Siemens, ABB, Alcatel of Olivetti. Door deze sterke groei zou het economische zwaartepunt zich verleggen naar het zuiden van Europa, ten koste van traditionele industriegebieden als het Roergebied of het noorden van Engeland.

Drie decennia later staat het zuiden van Europa symbool voor alles wat mis is in economische zin en is een geavanceerde zoektocht op internet nodig

om nog iets over de Trek naar het Zuiden te vinden dat niet over ooeivaars gaat. Er is eerder sprake van een trek naar het noorden—van immigranten. De nieuwe voorbeeldregio's in de wereld heten Silicon Valley, Bangalore of Incheon.

Het is dan ook riskant om na de 'Trek naar het Zuiden' te spreken over een 'Trek naar het Oosten'. Toch nemen wij waar dat regio's in Midden en Oost-Europa de afgelopen jaren een sterkere economische groei laten zien dan regio's in West-Europa. De handel van Nederland en België met de top drie landen in Oost-Europa—Rusland, Polen en Tsjechië—heeft inmiddels vrijwel dezelfde omvang als de handel van onze landen met het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk en heeft zich in de periode 2001-2013 verdriedubbeld tot ruim 60 miljard euro. Dit betekent dat het achterland van de Vlaams-Nederlandse Delta een belangrijke structuurwijziging heeft ondergaan, mede zichtbaar in de sterke opkomst van logistieke regio's. Ook containerstromen verleggen zich. De groei van containerhavens in het oosten van Europa—in de Baltic is Gdansk een opvallende groeier, in het oosten van de Middellandse zee Piraeus—is in sterk contrast met de vrijwel horizontale groei van de havens in de Vlaams-Nederlandse Delta sinds de crisis.

Wat te doen? Er zijn vier prioriteiten. Ten eerste moeten de havens van de Vlaams-Nederlandse Delta perfect aansluiten op Trans-Europese netwerken naar Oost-Europa zodat dit achterland met spoorverbindingen vanuit de Delta op kwalitatief hoogwaardige wijze bediend kan worden. Daarbij moet een aantal bottlenecks aangepakt worden en zijn thema's als de IJzeren Rijn en het 'Derde spoor' van essentieel belang. Ten tweede moet de oriëntatie op het zuidelijke achterland van de Delta aangevuld worden met een oriëntatie op het oostelijke achterland. Ten derde moet de dienstverlening op het spoor meegroeien: er gaat reeds een indrukwekkende hoeveelheid shuttles vanuit de Delta naar het achterland, maar vergeleken met het Noord-Duitse aanbod is nog extra groei mogelijk. Maar het sterkste argument van de containerhubs in de Delta is de uitbouw van ruimtelijk-logistieke innovaties als *extended gateways* en nieuwe vormen van dienstverlening als *synchromodaliteit*.

De Trek naar het Oosten is een veel meer reële ontwikkeling dan de Trek naar het Zuiden. Over drie decennia reken ik graag met u af op deze visie.

22 november 2014/Scheldekringen

Drama in de Delta

Het vertrek van Philip Morris uit Bergen op Zoom is een klap voor de regionale economie van west Brabant. 1.230 werknemers verliezen hun baan en regionale toeleveranciers krijgen gevoelige klappen. Enerzijds komt een dergelijke klap altijd onverwacht. Het gaat om een goedlopende fabriek, logistiek gunstig gevestigd voor de export. Anderzijds komt de klap niet geheel onverwacht. De Nederlandse consument rookt al jaren steeds minder. In de pers valt te lezen dat de sluiting van één grote fabriek in Nederland waarschijnlijk eenvoudiger is dan de sluiting van meerdere kleinere fabrieken in andere landen. Deze fabrieken zijn weliswaar minder efficiënt, maar sluiting resulteert in veel meer gedoe met overheden, bonden en

werknemers. De Nederlandse traditie van ‘industriepolitiek’ staat in contrast met de praktijk in andere EU-landen.

Er zijn altijd sectoren die groeien en bloeien en sectoren die door wat voor redenen ook hun beste tijd hebben gehad. Voor de zeehavenwerkgelegenheid zijn er twee activiteiten waar men een vergelijkbaar verlies aan werkgelegenheid niet uitsluit: de chemische en aardolie-industrie en de containeroverslag.

Bij de chemische en aardolie-industrie is de schaliegasrevolutie van allesoverheersende invloed. De productie van basischemicaliën en aardolie is nauw met elkaar verbonden en de exportmarkten voor de producten van de Europese raffinage-industrie zijn steeds minder beschikbaar. Daarnaast investeert de chemische industrie momenteel zeer sterk in de VS in fabrieken gebaseerd op goedkope lokaal beschikbare grondstoffen; investeringen die ten koste gaan van West-Europa. Ook zijn de nieuwe fabrieken veel grootschaliger dan bestaande faciliteiten in Europa—een verder concurrentienadeel. Uiteindelijk kan dit leiden tot desinvesteringen in bestaande chemiecomplexen. Journalisten stellen Shell en de nieuwe CEO van het Havenbedrijf Rotterdam reeds de vraag naar de mogelijke sluiting van Pernis.

Daarnaast voorziet de vakbond FNV Havens dat een op de zes havenwerkers in Rotterdam op korte termijn zijn baan verliest. Door de komst van nieuwe hoogproductieve, geautomatiseerde containerterminals op de Tweede Maasvlakte verschuift lading van traditionele terminals op de Eerste naar de Tweede Maasvlakte. Op deze nieuwe terminals werken jonge, hoger opgeleide werknemers en ‘oude havenwerkers’ komen op straat te staan omdat ze het ‘gepiel met een joystickje’ niet meer kunnen leren, volgens Niek Stam van de FNV.

Globalisering en technologische innovatie zijn de twee belangrijke achtergronden van deze drie ontwikkelingen. ‘Fracking’, het boren in schaliegesteente met water en chemicaliën is de technologische doorbraak die aan de basis staat van de schaliegasrevolutie. En het is de container die het wereldwijd schuiven met productielocaties sterk heeft vereenvoudigd. Juist de lagere transportkosten die samenhangen met de container zorgen mede voor de herordening van de wereldwijde productie. Het is dan ook cynisch dat de technologische revolutie die de havens van Rotterdam en Antwerpen groot maakte, mede bijdraagt aan het drama in Bergen op Zoom.

Het antwoord op de drie genoemde bedreigingen? Nieuwe, duurzame en kennisintensieve activiteiten, zoals de biobased economy—reeds prominent op de agenda in de Delta. De combinatie van ondernemerschap en de kansen van nieuwe technologie en innovatie leveren het enige antwoord op de genoemde bedreigingen. Groen elan in de Delta is nodig!

14 april 2014/Scheldekringen

Synchromodale doorbraak

Een collega volgde haar man naar de binnenlanden van Bolivia. Tegelijkertijd was zij een van de editors van een boek en moest dagelijks diverse mails naar 20 auteurs sturen. Niet makkelijk met slechts af en toe een uurtje elektriciteit beschikbaar. Toch bleek zij het meest stipt te zijn met haar mails. Hoe dat kan? Zij werkte op voorraad. Zij componeerde haar mails met bijlagen en als elektriciteit en internet beschikbaar waren mailde ze de auteurs direct. Juist het capaciteitsgebrek deed haar gedisciplineerd werken en resulteerde in een veel hogere productiviteit dan de Nederlandse editors.

Dit voorbeeld—lijkend op de bekende ‘theory of constraints’—komt boven als ik lees over de bottleneck die de komende jaren op de aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoornet zal ontstaan. Van 2015-2022 is regelmatig sprake van perioden met beperkte beschikbaarheid van de grensovergang bij Zevenaar. Slim omgaan met deze bottleneck door toepassing van logistieke innovaties is een belangrijk aangrijpingspunt.

Daarbij denk ik aan de belangrijkste logistieke innovatie in achterlandlogistiek: synchronodaliteit. Bij synchronodaliteit kiest een ketenregisseur voor de vervoerwijze die uitgaande van beschikbare capaciteit en klantenwens—in termen van duurzaamheid, betrouwbaarheid, doorlooptijd, frequentie, kosten, et cetera—de beste ‘match’ geeft. Men kiest dus niet bij voorbaat voor een vervoerwijze maar voor de optie die inspeelt op beschikbare capaciteit en wensen. Synchronodaliteit heeft als belangrijk kenmerk a-modale vervoerplanning; de opdrachtgever merkt niet hoe de container op het afgesproken moment op de afgesproken locatie arriveert. Dat is het werk van logistieke professionals die ‘schakelen’ tussen vervoerswijzen. Met de juiste synchronodale planning merkt de opdrachtgever niets van de bottleneck in Zevenaar.

Men verwacht dat veel goederen verschuiven naar de binnenvaart door de bottleneck bij Zevenaar. TNO deed in 2012 onderzoek naar verschuiving van spoor naar binnenvaart en komt op een gering spoorvolume dat kan verschuiven uit; slechts 9 procent—ofwel: 17-30 treinen per etmaal. Intuïtief lijkt deze conclusie juist. Spoor en binnenvaart kennen een specifieke vraag. Het zijn eigen markten met eigen kenmerken. Ook bestaat het gevaar van een verschuiving naar Noord Duitse havens—sommigen fluisteren zelfs dat deze bottleneck onderdeel is van de spoorpolitiek van de Duitse havens.

Rotterdam moet zijn opdrachtgevers ook in 2015-2022 via het spoor bedienen. Dat kan door slimme logistieke concepten in te zetten om de gevolgen van de bottleneck bij Zevenaar op te lossen. Concepten die de kracht van de Rotterdamse haven illustreren. De doorbraak van de synchronodale achterlandrevolutie!

19 februari 2014/Mainport Magazine

Transities

Ik heb in mijn leven een aantal transities doorgemaakt. Een transitie is een radicale vernieuwing die de economie fundamenteel wijzigt. De eerste was de overgang van kolen naar aardgas. Uit mijn jeugd kan ik mij de kolenboer nog goed herinneren. De transitie naar ‘ons’ aardgas ging snel: binnen enkele jaren was de kolenboer verdwenen. De tweede belangrijke transitie was de opkomst van de pc en internet. Momenteel maken wij een derde transitie mee: die van olie en gas naar duurzame, hernieuwbare grondstoffen. Ook dit is een transitie die zichtbaar is: denk aan de zonnecollectoren en elektrische auto’s—auto’s met een stekker zijn inmiddels normaal in het straatbeeld.

Transities spelen een belangrijke rol in zeehavens. De opkomst van de container is de grootste haventransitie van de afgelopen decennia en heeft de wereldeconomie fundamenteel beïnvloed. De containerisatie is na 50 jaar vrijwel voltooid, maar nog steeds in bepaalde trades gaande—zoals fruit en papier. Ruim voor de container vond de transitie plaats waarin olie de dominante brand- en grondstof werd en petrochemische complexen ontstonden. Alle belangrijke havens in de Delta zijn mede door deze transitie beïnvloed.

Op dit moment speelt niet alleen op ons dak, maar ook in havengerelateerde industriecomplexen de transitie naar duurzame energie- en productiemethoden. Naast windmolens gaat het om de overgang naar de biobased-economy: brand-, maar vooral grondstoffen, op basis van met name plantaardige bronnen. Ook dit is een radicale vernieuwing: de oorsprong van de gebruikte materialen is anders, er zijn (deels) nieuwe ‘circulaire’ productieprocessen nodig en een aangepaste infrastructuur en logistieke organisatie.

Het bijzondere is dat de Vlaams-Nederlandse Delta een belangrijke rol in deze transitie speelt: in de verschillende provincies in de Delta is sprake van een veelheid aan initiatieven. Eveneens bijzonder is de krachtige grensoverschrijdende samenwerking in de Kanaalzone Gent-Terneuzen. De Vlaams-Nederlandse Delta heeft een goede uitgangspositie om zich te profileren als biobased cluster op wereldschaal.

In het kader van de Vlaams-Nederlandse Deltamonitor heeft de Erasmus Universiteit samen met de Universiteit Antwerpen deze transitie becijferd. Ons doel was om te onderzoeken hoe de—in goed Nederlands—biogebaseerde economie zich ontwikkelt. Dit is niet eenvoudig. Allereerst vervangen veel van de grootste bedrijven in de Delta slechts een deel van hun grondstoffen door biogebaseerde materialen. Dit maakt het toerekenen van werkgelegenheid moeilijk. Ten tweede bleek elk bedrijf een eigen opvatting te hebben over de biobased economy. Daarnaast is sprake van bedrijven die zich wel voor de volle honderd procent richten op biogebaseerde materialen. In 2012 onderscheidden wij 92 bedrijven in de Delta actief in de biobased economie. De helft daarvan—47 bedrijven—houdt zich bezig met 100% biogebaseerde activiteiten, goed voor 570 werkzame personen. Deze laatste categorie bestaat vooral uit kleine,

innovatieve ondernemers en de werkgelegenheid is snel groeiend (+80% in 2007-2011); belangrijk voor de groei van het cluster als geheel.

Er is dus nog geen sprake van een transitie richting biobased. Vergeleken met de container bevinden wij ons ergens in 1970-1975. Wij houden de vinger aan de pols tot de volgende Deltamonitor!

13 januari 2014 | Scheldekringen

Het ware geloof

Ik schrijf nu enkele maanden een column voor het Shortsea Journaal. Tot nu toe heeft dit weinig opschudding veroorzaakt en denk ik wel eens “Is anybody out there?” Maar inmiddels ben ik éénmaal aangesproken op de inhoud van een column. Het ging over mijn column waarin ik synchronodaliteit behandelde. “Typisch een consultants onderwerp, dat synchronodaliteit. Men verzint weer een concept om veel geld mee te verdienen in de advieswereld. En ook echt weer iets waar wetenschappers op leeg kunnen lopen. Je hoort aan het begrip al dat het niks wordt: een véél te moeilijk woord.” En zo ging het tijdens de borrel nog even door. Ik werd door ‘mijn lezer’ weggezet als een wereldvreemde onderzoeker die niet goed wist hoe het er in de echte wereld van de Rotterdamse haven aan toe ging. Mijn tegenwerpingen werden vriendelijk en een beetje arrogant weggelachen.

Ik kan daarom de verleiding niet weerstaan om mijn lezer even rustig van repliek te dienen, want ik geloof namelijk zeer in dit begrip met die moeilijke naam. Sterker nog: ik denk dat het een revolutie is en het begin van een nieuw tijdperk. Overigens, voor wat betreft de betekenis van synchronodaliteit verwijs ik graag naar mijn eerste column ‘Synchronodaliwat?’

Een van de belangrijkste succesfactoren achter synchronodaliteit is dat dit begrip nu juist niet afkomstig is van consultants of hijgerige havenhoogleraren maar van het logistieke bedrijfsleven zelf. Het zijn *thought leaders* uit de wereld van de logistiek die het begrip pushen, zoals Wando Boevé van ECT en de diverse ondernemers actief in het ‘Topteam logistiek’. In de publicatie ‘De toekomst van het goederenvervoer’ werkt ECT haar visie op synchronodaliteit helder uit.

Misschien wel het belangrijkste is het feit dat bij synchronodaliteit niet de container, maar de kenmerken van de lading het uitgangspunt zijn. Het gaat daarmee niet meer om het eenvormige transport van containers, maar om het verlenen van logistieke diensten aan specifieke lading van een specifieke klant—uitgaande van eigen logistieke vraagkenmerken. Dit resulteert in feite in mogelijkheden om te komen tot servicedifferentiatie en tot de keuze van de optimale vervoerwijze uitgaande van de behoefte aan maatwerk.

Door de praktijk van synchronodaal vervoer, zoals bijvoorbeeld door ECT toegepast, wordt één van de belangrijkste barrières in de containerafhandeling geslecht: die van het ontbreken van contractuele relaties tussen de achterlandvervoerder en deepseacontainerterminaloperator. Omdat de terminaloperator nu mede het

achterlandvervoer organiseert, zijn er bij synchromodaal vervoer wèl contractuele relaties tussen achterlandvervoerder en terminal operator—in tegenstelling tot traditioneel intermodaal vervoer—, waardoor het wachten van feeder- en binnenvaartschepen op de terminal ten gunste van deepseacontainerschepen tot het verleden behoort. De terminaloperator heeft er opeens alle belang bij om de synchromodale dienst volgens plan uit te voeren. Zo ontstaat er een tweedeling in het achterlandvervoer tussen wel en niet synchromodaal afgehandelde schepen. Een tweedeling die een kwaliteitsimpuls voor het achterlandvervoer betekent en die ik toejuich.

Op dit moment heeft ECT in haar European Gateway Services vooral weg, binnenvaart en spoor op het oog. Maar ik voorzie dat ook shortsea deel van het synchromodale netwerk gaat uitmaken; immers op diverse bestemmingen is shortsea een duidelijk alternatief voor het wegvervoer. De shortseasector moet zich daarom actief op deze synchromodale toekomst voorbereiden en proactief onderzoeken hoe het synchromodale tijdperk binnen te stappen. Het weglachen van synchromodaliteit met een bitterbal in de hand zou wel eens een dure vergissing kunnen zijn, zo is mijn vaste overtuiging, daarom deze wellicht wat drammerige column. Ik ben erg benieuwd of u als ondernemer in deze boeiende sector actief synchromodaliteit oppikt of dat u de mening van uw collega deelt.

Shortsea Journaal | 20 maart 2012

Haveninstinct gezocht

In 1939 werd de Havenvereniging Rotterdam opgericht. Op de website van de vereniging staat te lezen: “De vereniging stelt zich ten doel de problemen van de haven van Rotterdam te bestuderen en de kennis van de haven van Rotterdam te bevorderen.” Met alle kennis van de wereld hadden de oprichters van de Havenvereniging niet kunnen voorzien dat de Duitsers de haven binnen enkele maanden zouden bombarderen, waardoor de haven tot stilstand zou komen.

Ook vrijwel niemand heeft voorzien dat het IJzeren Gordijn twintig jaar geleden zou opengaan—een gebeurtenis die veel aandacht kreeg deze herfst. De opening van het IJzeren Gordijn heeft een grote impact op de havens van Noordwest Europa gehad, denk aan de ‘boom’ van Hamburg.

Dit jaar staat in het teken van de gevolgen van de kredietcrisis. Voor het eerst in de geschiedenis is sprake van een significante afname van de groei van de containeroverslag in de haven. Ook deze gebeurtenis was onverwacht, illustratief was de houding van het Kabinet nu ruim een jaar geleden, samen te vatten met ‘de crisis gaat ons land voorbij’. Maar achteraf bleek deze crisis wel degelijk door een enkeling te zijn voorspeld. Nassim Nicholas Taleb, belegger, wiskundige maar vooral schrijver van het boek ‘De Zwarte Zwaan’ was één van hen. Een Zwarte Zwaan is een totaal onvoorziene gebeurtenis met een enorme impact—positief of negatief. Het optreden van Zwarte Zwanen is achteraf relatief eenvoudig te verklaren—denk aan 9/11. Zwarte Zwanen hebben een grote impact op het functioneren van de Rotterdamse haven; ook de oliecrisis in 1973 was een Zwarte Zwaan.

Het belang van Zwarte Zwanen is dat bestaande manieren waarop de Rotterdamse haven wordt bestudeerd niet meer voldoen. De langetermijnprognoses van het Centraal Planbureau zijn gebaseerd op een

olieprijs tussen de 20-30 dollar per vat—achteraf eenvoudig te weerleggen. Het denken over de haven op de lange termijn moet met methoden plaats vinden die uit gaan van het optreden van Zwarte Zwanen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de chaostheorie. De kredietcrisis heeft er ook voor gezorgd dat het model van het rationeel denkende en handelende individu is vervangen door een veel sterkere nadruk op psychologische aspecten; op het instinct of de ‘Animal Spirits’ van reders, expediteurs, verladers en andere havenondernemers—om de titel van een ander belangwekkend boek te parafraseren.

Deze nieuwe uitdagingen in het bestuderen van de haven en haar omgeving zijn van zeer relevant voor de kennisinfrastructuur van en voor de haven. Op dit moment zijn twee initiatieven gaande: het Logistieke Topinstituut in Breda en ‘Smart Port’; de werktitel voor een multidisciplinair haveninstituut, waarin de voor de haven relevante faculteiten van de Erasmus Universiteit Rotterdam zijn verenigd. Om in staat te zijn daadwerkelijk iets toe te voegen aan de noodzakelijke nieuwe kennis van de Rotterdamse haven moet in beide instituten in ieder geval ruime aandacht worden besteed aan Zwarte Zwanen en Animal Spirits. Bij het nadenken over de toekomst van de haven moeten wij veel meer op ons instinct afgaan en veel minder op het kil en lineair berekenen van de toekomst.

Mainport | 8 november 2009