

Title: **Haven R'dam toont wél visie**

Authors: Lasse Gerrits en Marcel van Gils

This version: pre-press

Originally published in: NRC Handelsblad

Date: January 9th, 2007

In het hoofdredactioneel commentaar van 5 januari stelt NRC Handelsblad dat het Havenbedrijf van Rotterdam een gebrek aan visie tentoonspreidt en dat, gezien de enorme groei van concurrenten in 2006 (Antwerpen 5 procent, Hamburg 14 procent en Amsterdam 12 procent) het tijd wordt om de Rotterdamse haven (1,7 procent) een impuls te geven.

Wij constateren dat Rotterdam inderdaad een beperkte groei kent, maar dat deze niet samenhangt met gebrek aan visie. Wat is dan de verklaring voor de beperkte groei? Het antwoord is: capaciteit.

Het getuigt van scorebordjournalistiek om de visie van de Rotterdamse haven af te rekenen op de prestaties van overslag in 2006. Niet congestie, automatisering en stakingen zijn debet aan de stagnatie, maar het gebrek aan capaciteit. Niet toevallig groeide de haven van Amsterdam spectaculair na ingebruikname van de Ceres Terminal. In Antwerpen is het Deurganckdok juist opgeleverd en Hamburg kan nog vooruit met de nieuwe Altenwerder Terminal.

In Rotterdam zal na opening van de Euromax Terminal ook extra capaciteit beschikbaar komen die de groeicijfers zal laten springen. Om maar niet te spreken over de groeipotentie na opening van de Maasvlakte II, die alle concurrenten aan de zijlijn zal zetten.

Het „treuzelen bij de aanleg van Maasvlakte II” heeft niets met gebrek aan visie te maken. De vertraging is het gevolg van gedegen belangenafweging. Waar in Vlaanderen en Duitsland autoritair werd gehandeld is rond Maasvlakte II een interactief proces ontstaan dat tot tevredenheid van de meeste stakeholders is afgewerkt.

In Hamburg was men zo gehaast dat de vergunning niet werd afgewacht. Dat leidde tot het stopzetten van de werkzaamheden door het Oberverwaltungsgericht. Tijdens het planproces van het Deurganckdok werd het Antwerpse Havenbedrijf teruggeloten door de Vlaamse Raad van State. De planningsprocedures in Rotterdam zijn daarentegen zorgvuldiger uitgevoerd.

Hoewel de Rotterdamse haven inderdaad niet veel gegroeid is afgelopen jaar, gaat de vergelijking met de andere havens niet direct op, zeker niet waar het gebrek aan visie betreft. Rotterdam is niet exclusief een containerhaven. Er wordt ook veel bulkgoed overgeslagen en er is een grote petrochemische cluster. Deze diversiteit komt voort uit in het verleden gemaakte afwegingen. Daarbij is besloten om meer te doen dan alleen containers over te slaan.

Diversiteit is een belangrijke factor achter de wording van Rotterdam als grootste Europese haven. Het simpel repeteren van het bestaande biedt wellicht op korte termijn groei, maar is op lange termijn niet voordelig. Het vergroten van de terminals en het verbeteren van de verbindingen levert weinig op in termen van werkgelegenheid en economische groei.

In dit licht is het jammer dat het Havenbedrijf in het Havenplan 2020 in woorden wel inzet op diversiteit, maar dat concrete actie tot nu toe eenzijdig blijft. Er wordt nog te veel gedacht in concurrentie. Omdat het ernaar uitziert dat de containermarkt nog jaren groeit, is het nu zaak om naast het meepikken van groei meer in te zetten op zaken als waardetoevoeging, investeren in nieuwe sectoren zoals LNG (vloeibaar aardgas), onderwijs en zelfs toerisme.