
TON & TEU

HARRY GEERLINGS, HAVENHOGLERAAR
geerlings@essb.eur.nl



Column – Mammoettanker in coronatijd

Van de ene op de andere dag kwam de samenleving vrijwel geheel tot stilstand. Liep de overslag in de havens als een ballon leeg, met een geschatte terugval van soms wel 25%. Ongekend, deze coronacrisis.

Wie had zich vier maanden geleden kunnen voorstellen dat we in deze huidige situatie zouden belanden? Het COVID-19 virus heeft genadeloos om zich heen geslagen. Als de crisis ons één ding heeft duidelijk gemaakt, is het wel dat onze huidige leefstijl en productie- en consumptiewijze ons ook zeer kwetsbaar heeft gemaakt. Ook havens spelen daarbij een belangrijke rol. Welke lessen trekt de haven uit de crisis?

Voor veel organisaties is dit aanleiding zich te bezinnen op haar rol en lessen te trekken voor de toekomst. Op alle ministeries werden taskforces opgericht die scenario's ontwikkelen voor het nieuwe normaal. De belangrijkste adviesorganen van de regering, zoals de DNB, het CPB, het SCP en het CBS brachten, veelal in samenspraak, adviezen uit die vaak appelleren aan een 'groen herstel uit de crisis'.

Met zulke overpeinzingen in het achterhoofd heb ik vijf sleutelorganisaties benaderd, te weten (in alfabetische volgorde) de DCMR Milieudienst Rijnmond, werkgeversorganisatie Deltalinqs, de gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en de Zuid-Hollandse Milieufederatie. Alle organisaties heb ik dezelfde twee vragen voorgelegd. *Wat is de belangrijkste les die uw organisatie heeft geleerd? En wat wilt u daarvan vasthouden?*

Ik was onder de indruk van de snelle en uitvoerige reacties die ik vrijwel per omgaande ontving van directeur Bas Janssen van Deltalinqs. Hij geeft niet alleen in detail aan waar de pijn zit, maar presenteert tegelijkertijd een inspirerend beeld voor de toekomst: *'We moeten ons uit de crisis investeren.'* Hij illustreert dat met een pakket concrete maatregelen, waaronder aansluiting bij de 'Greendeal' van de Europese Commissie. DCMR heeft ook niet stilgezeten en in een vroeg stadium een crisisteam opgericht. Ronduit hoopvol is de opmerking: *'Het lijkt heel aantrekkelijk om jouw vragen door te schuiven naar de toekomst. Ons directieteam doet dat gelukkig niet. We zouden het momentum willen gebruiken om ook voordeel te halen uit de situatie.'*

Van wethouder Bonte en de afdeling Strategie van het HbR daarentegen had ik een wat diepgaander antwoord verwacht. Bonte benadrukt dat het fenomeen video-calls na de crisis wel zal blijven en dat *'het gemak van thuiswerken zal leiden tot minder files en schonere lucht in de stad.'* Het thuiswerken wordt ook vanuit het HbR gezien als een blijvende kans. Daarnaast wordt, gebruikmakend van internet, het belang onderstreept voor verdere optimalisaties in de supply chains. Verder is *'het nog wat vroeg is om vast te stellen wat echt de lessen zijn uit deze crisis'*, stelt het havenbedrijf. ZMF heeft helaas niet gereageerd op mijn herhaalde verzoek.

Deze eerste inventarisatie leert me dat er in het Rijnmondgebied, anders dan bij het Rijk, nog geen sprake lijkt te zijn van een herbezinning of een afgestemde strategie met voorstellen om nieuwe wegen in te slaan in de haven. Met als uitzondering Deltalinqs en wellicht de DCMR. Misschien is het ook wel te veel gevraagd: beleidsontwikkeling rond de haven is altijd al een langdurig proces. Je zou het kunnen vergelijken met een mammoettanker die moeilijk van haar route kan afwijken. Maar áls de koers eenmaal is vastgelegd, wordt deze krachtdadig gevolgd. Of vergelijk het met de modaliteiten in de haven. Een trein, truck of boot kan ook alleen maar voor- of achteruit.

In dit geval is een eendimensionale aanpak onvoldoende en noopt de crisis de havengemeenschap ook opzij te kijken of misschien zelfs wel omhoog. Het goede nieuws is dat alle betrokken partijen bewust zijn van de ernst van de situatie en de eerste lijstjes met ideeën in de maak zijn. Maar wie maakt er een routeplan van? Waar het wel aan lijkt te ontbreken is een goede loods: de man of vrouw die op basis van kennis, en met gezag en een helder plan, de kapitein bijstaat om het schip niet vast te laten lopen. Nu moet er worden gestuurd!

Harry Geerlings, havenhoogleraar

