

Rotterdam wil stukgoedmarkt veroveren

HAVENDEBAT Haven investeert fors in offshore en projectlading



TOBIAS PIEFFERS

Rotterdam wil uitgroeien tot dé stukgoedhaven van Europa. Hoe? Door flink te investeren in nieuwe bedrijfsruimte.

De haven van Rotterdam mag zich op veel vlakken de grootste van Europa noemen, maar niet qua overslag van stukgoed. Daarin loopt de haven behoorlijk achter op concurrenten als Antwerpen en Zeeland Seaports, die bijna twee keer zo groot zijn.

Als het aan het havenbedrijf ligt komt daar 'snel' verandering in, zei directeur breakbulk Danny Levenswaard tijdens het Havendebat Rotterdam, dat *Nieuwsblad Transport* jaarlijks organiseert. Het Havenbedrijf investeert fors in nieuwe ruimte 'om de groeiambities van bedrijven in deze markt te faciliteren'.

Op de Tweede Maasvlakte is recent een nieuw stuk grond opgespoten waarop een offshore center wordt gebouwd. 'Dat wordt vanwege de directe ligging aan zee en de grote diepgang voor de kade zeer aantrekkelijk voor de overslag van projectlading', zei Levenswaard, die daarbij wees op de groei van offshore wind-energie.

In de Eem- en Waalhaven wordt on-

dertussen door 'schuifoperaties' extra ruimte gecreëerd. Nu de ECT Home Terminal is gesloten, kunnen de depots voor lege containers in de Waalhaven naar de Eemhaven worden verplaatst, waardoor overslagbedrijven in de Waalhaven extra ruimte krijgen om stukgoed te behandelen.

De stukgoedmarkt is divers en kent vele goederenstromen, maar het Havenbedrijf Rotterdam zet met name in op projectlading. Haven-econoom Bart Kuipers noemt die markt het neusje van de zalm. 'Projectlading vraagt om maatwerk. De toegevoegde waarde ervan is groot', zegt hij.

Ook Levenswaard benadrukt dat. 'Hoewel het relatief om weinig tonnen gaat zijn er veel handen aan het werk. Er is een behoorlijke logistieke sector omheen ontwikkeld en bedrijven behalen er grotere marges op.' Dat is volgens hem niet alleen goed voor de werkgelegenheid in de haven, maar ook in de regio.

In Zeeland Seaports is het nieuws minder goed gevallen. De Zeeuwse havens zijn succesvol in de offshore en projectmarkt, maar dat Rotterdam zich nu ook op deze markt stort baart ondernemers in de regio zorgen. Eerder wist de Maashaven al de 'Pioneering Spirit' van Allseas naar zich toe te trekken en eind zomer

ontstond er getouwtrek om de vestiging van Dong Energy, dat een locatie zocht voor de bouw van de windparken Borsselle 1 en 2. Dit project is na veel commotie uiteindelijk door Vlissingen gewonnen.

Operationeel directeur Dick Gilhuis van BCTN, voormalig commercieel directeur van Zeeland Seaports vraagt zich af 'waarom Rotterdam de concurrentie niet buiten de BV Nederland zoekt'. Volgens hem moet Rotterdam zich op de staalmarkt richten en de concurrentie met Antwerpen aangaan, dat in die markt heer en meester is.

Levenswaard wijst die kritiek van de hand. 'Wij kijken hoe wij als Rotterdam kunnen groeien', zegt hij.

Connectiviteit

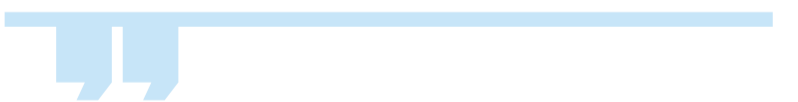
Als Rotterdam wil uitgroeien tot dé stukgoedhaven van Europa zal de overslag ervan grofweg moeten verdubbelen. Om dat te realiseren moet Rotterdam zijn connectiviteit vergroten en aan zijn imago werken. Volgens een grove schatting van het havenbedrijf komen er in Antwerpen tweeënhalf keer zoveel rederijen als in Rotterdam, omdat Antwerpen bekendstaat als stukgoedhaven. Die aanwezigheid van rederijen is belangrijk, want hoe beter een haven is aangesloten op de rest van de wereld, hoe meer verladingsde ha-

ven zullen gebruiken. Levenswaard spreekt van een kip/ei-probleem. Om lading aan te trekken zijn er rederijen nodig, maar die komen alleen als er lading is.

Volgens directeur Rik Pek van Broekman Logistics is de oplossing daarom simpel. Rotterdam moet lading aan zich binden door consolidatiepunten en strategische voorraden van bepaalde goederensoorten te creëren. Zo heeft Broekman re-

daarom niet verstandig op dit moment. In plaats daarvan moeten we investeren in betere verkoop van onze unique selling points.' Die bestaan volgens hem onder meer uit de goede bereikbaarheid van de haven en het unieke aanbod aan drijvende bokken.

Kuipers sluit zich daar bij aan. 'Rotterdam mist het imago als stukgoedhaven en dat blijft lang aan je plakken', zegt hij.



Projectlading vraagt om maatwerk. De toegevoegde waarde is groot.

cent een nieuw distributiecentrum op de Maasvlakte geopend waar gevaarlijke stoffen kunnen worden opgeslagen.

Pek bekritiseert de 'investeringsdrang' van het Havenbedrijf. 'Ondanks de groei die we hebben in Rotterdam - volgens voorlopige cijfers stijgt de conventionele stukgoedoverslag dit jaar met 10% - is de bezettingsgraad van de terminals nog niet geheel op orde', zegt hij. 'Investeren in extra ruimte voor de segmenten waar we al in zitten is

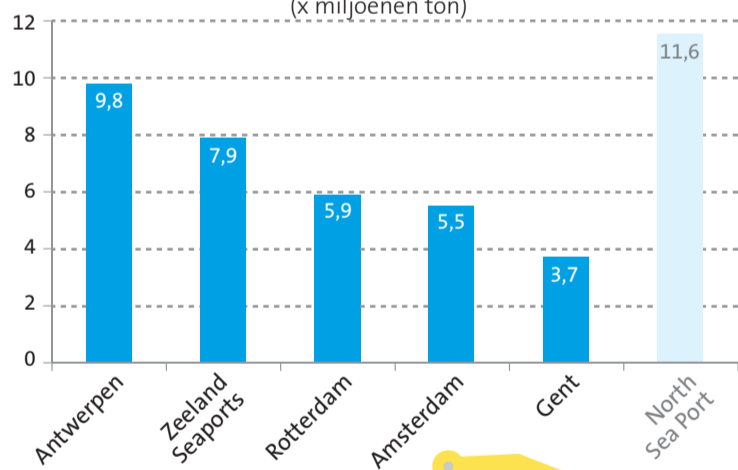
Levenswaard vindt de investering in ruimte juist van groot belang. 'Onze investeringen spelen in op de groeiambities van de bedrijven. Het klopt dat de bezetting omhoog kan, maar het gaat hier om onregelmatige ladingstromen. Het komt vaak allemaal tegelijk of even niet. Daarom blijft extra ruimte noodzakelijk om te groeien.'

Nummer een

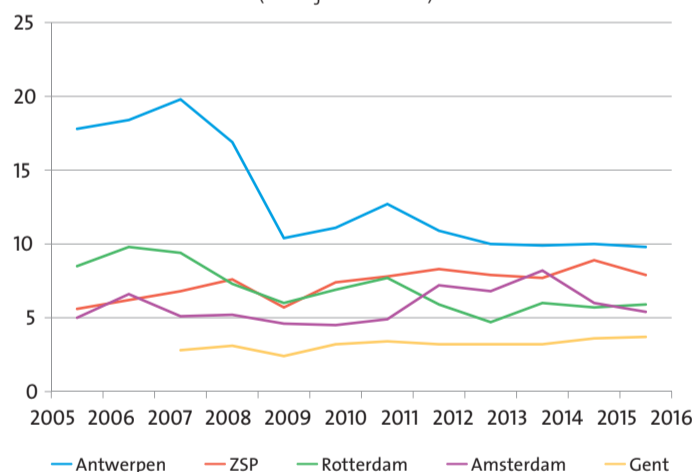
De stukgoedmarkt is divers en kent uiteenlopende ladingstromen. Dat



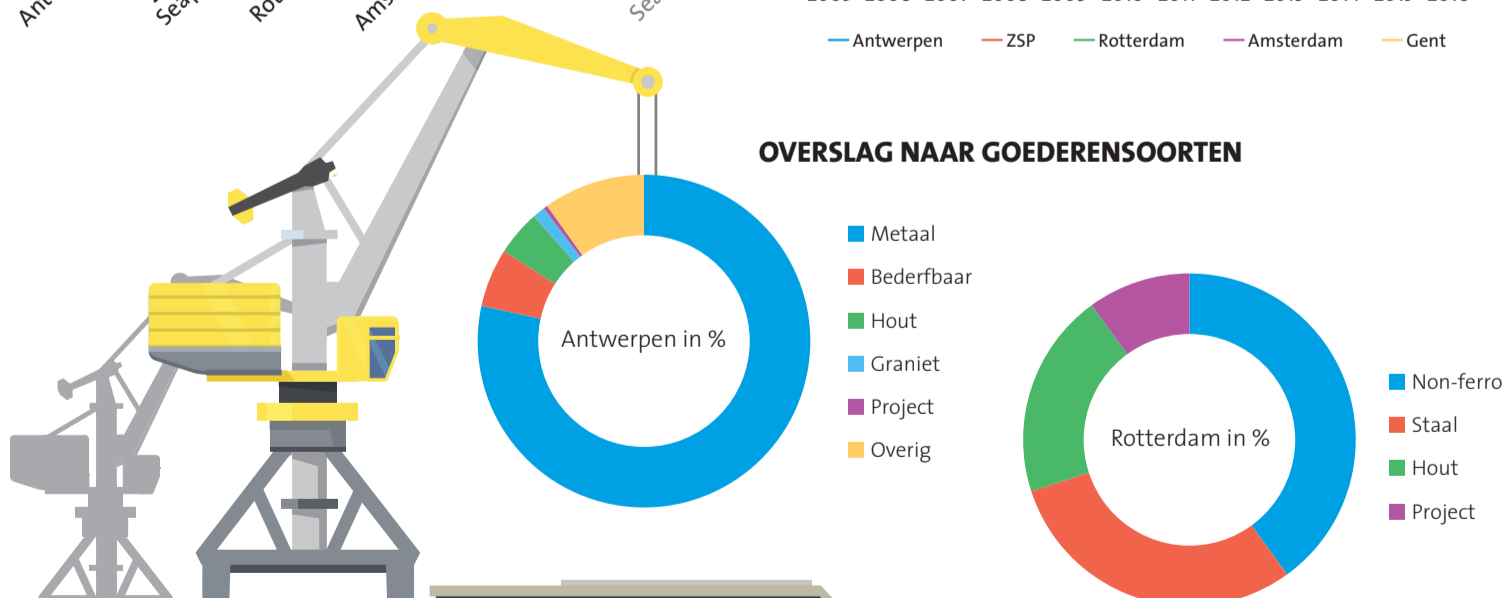
OVERSLAG 2016
(x miljoenen ton)



OVERSLAGONTWIKKELING AFGELOPEN DECENNIUM
(x miljoenen ton)



OVERSLAG NAAR GOEDERENSOORTEN



De stukgoedoverslag in Antwerpen is hard getroffen door containerisatie. Toch blijft het qua volume de grootste stukgoedhaven van Europa. Tussen havens onderling bestaan echter grote verschillen. Zo is Antwerpen groot in staal, maar behandelt het nauwelijks projectlading, waar Rotterdam juist sterk in is. Infographic: Edward Ouwerkerk / Barry Hage

kan projectlading als offshore constructies of fabrieksonderdelen zijn, maar ook auto's, rollen staal en papier en pallets met bananen. Door die diversiteit schaken havens letterlijk op meerdere borden tegelijk.

Antwerpen is in totaal volume al decennia de grootste stukgoedhaven van Europa, maar daar is, in ieder geval op papier, begin december een einde aan gekomen door de fusie van Zeeland Seaports en Gent. Gecombineerd als North Sea Port slaan die havens 11,6 miljoen ton over, bijna twee miljoen ton meer dan Antwerpen.

De stukgoedmarkt heeft het afgelopen decennium behoorlijk te lijden gehad. De historische overslagtrend van Antwerpen laat duidelijk zien hoe containerrederijen tijdens de financiële crisis op agressieve wijze op zoek zijn gegaan naar nieuwe lading, die zij onder andere vonden in de stukgoedmarkt. Van het ene op het andere moment daalde de overslag van stukgoed met de helft en dat heeft zich sindsdien maar gedeeltelijk hersteld. Toch blijft het voor havens een interessante markt. Want hoewel de volumes klein zijn, levert het qua toegevoegde waarde en werkgelegenheid relatief veel op.