



INFO PAPER

d.d. : 8 maart 2016

betreft : concurrentiepositie haven Rotterdam

BEDRIJVEN KIEZEN HAVEN OP PRIJS EN KWALITEIT, NIET NATIONALITEIT

EVO en Fenedex behartigen samen de logistieke- en handelsbelangen van 15.000 handels- en productiebedrijven met een vestiging in Nederland. Voor veel van deze bedrijven is de haven van Rotterdam een belangrijke, kwalitatief hoogwaardige logistieke hub waarlangs hun producten de rest van de wereld, of andersom, hun eindbestemming in Nederland bereiken. Met recht een 'global gateway' waar Nederland trots op mag zijn. Belangrijk is te beseffen dat goederenstromen van Nederlandse handels- en productiebedrijven niet de wereld over gestuurd worden op basis van nationaal sentiment, maar op basis van kwaliteit en prijs van de dienstverlening in havens. Als het om het aanbod van de Rotterdamse haven gaat binnen de markt voor havendiensten in het noordwesten van Europa is er voor handels- en productiebedrijven op zowel service als prijs nog genoeg te winnen.

Markt

Als het gaat om de kwaliteit van de dienstverlening is de haven van Rotterdam een sterk merk. De overslag van stuk- en/of bulkgoederen van zeeschepen op vrachtauto's, binnenvaartschepen en treinen en vice versa, gaat over het algemeen efficiënt met processen die 'state-of-the-art' zijn. Met regelmaat duiken er helaas wel afwikkelingsincidenten op door bijvoorbeeld de latere openstelling van de nieuwe containerterminals op Maasvlakte II, stakingen en vertragingen in de aankomst van grote containerschepen die met name de verdere afwikkeling met binnenvaartschepen sterk bemoeilijkt. Deze afwikkelingsincidenten zijn onwenselijk. Maar het zijn volgens EVO en Fenedex met name de marktpartijen en het havenbedrijf zelf, die deze problemen moeten oppakken en verhelpen.

Overheid

Uiteraard heeft ook de overheid invloed op het serviceniveau dat de Rotterdamse haven kan bieden. Zo doet bijvoorbeeld de douane goed werk met snelle en gerichte inspecties met oog voor het belang van de betrokken bedrijven. Diezelfde bedrijven hebben ook zorgen. Met name ten aanzien van de beperkte samenwerking tussen de inspectiediensten (douane, Inspectie SZW, ILT en NVWA). Daar is efficiencywinst te behalen. Ook als het gaat om de vaststelling van de inspectietarieven zijn de lasten in Rotterdam hoger dan in veel havens elders in Europa. Dat werkt nadelig op de gepercipieerde service standaarden van Rotterdam onder handels- en productiebedrijven en ondermijnt de concurrentiepositie van het gehele Rotterdamse havenindustriële complex.

Infrastructuur

Aan- en afvoercapaciteit over de weg, het water en het spoor zijn uiteraard ook een randvoorwaarde voor een kwalitatief hoogwaardige hub en een belangrijke verantwoordelijkheid van de overheid. Het infrastructurele netwerk dat de haven van Rotterdam ontsluit, is goed maar wordt terecht door de Nederlandse overheid verder verbeterd met extra investeringen in de weg- en spoorinfrastructuur

rond, van en naar Rotterdam. De kwaliteit van de aan- en afvoerfaciliteiten is ook een criterium voor handels- en productiebedrijven om hun stromen via Rotterdam te dirigeren of juist via andere havens in Noord-West Europa. Het blijvend monitoren en verbeteren van de fysieke én digitale bereikbaarheid van de bedrijven in het havengebied van Rotterdam is een must voor behoud van een sterke concurrentiepositie en wint Rotterdam de slag om de lading.

Gelijk speelveld

Om de kwaliteiten van Rotterdam en de andere havens maximaal tot hun recht te laten komen, is naar EVO en Fenedex menen, een gelijk speelveld voor havendienstverlening in Europa noodzakelijk (al dan niet geregeld in een havenverordening). Alleen dan rendeert 'state-of-the-art' dienstverlening in zowel de fysieke als administratieve afwikkeling van goederenstromen pas echt. Het kabinet verdient in dit kader een groot compliment voor de wijze waarop het dit gelijke speelveld in de Europese Unie bepleit. Enig punt van zorg hierbij is nog wel de weegverplichting voor containers die op 1 juli wereldwijd in werking treedt. Deze door Nederland zelf in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) bepleitte wereldwijd geldende regeling blijkt, ook in Nederland, tot problemen te leiden in de nationale implementatie. Door afstemming te zoeken met in ieder geval de Europese lidstaten, kan het Kabinet er voor zorgen dat handels- en productiebedrijven die hun stromen via Rotterdam willen afwickelen in ieder geval niet op achterstand gezet worden. Dat is goed voor die bedrijven, maar ook de haven van Rotterdam.

Conclusie

De volumes die worden afgewikkeld in de Rotterdamse haven worden bepaald door wereldwijd opererende handels- en productie bedrijven die er voor kiezen hun goederenstromen via Rotterdam te laten gaan. Deze bedrijven hebben voor hun goederenstromen van en naar Noord-West Europa de keuze uit een reeks goed presterende havens, namelijk die van Gdansk, Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Vlissingen, Antwerpen, Oostende en Le Havre. De haven van Rotterdam onderscheidt zich met een kwalitatief hoogwaardige infrastructuur, veel hoogwaardige overslagcapaciteit en een meedenkende douane. De haven in Rotterdam loopt soms achter de feiten aan door afwikkelingsincidenten, hoge inspectietarieven van de NVWA en gebrekkige samenwerking tussen inspectiediensten. De binnenkort van kracht wordende verplichting tot het verifiëren van de gewichten van containers kan daarbij een extra zorg gaan vormen.

Meer informatie:

Marco R.F. Wieseahn – Vrijman
public affairs manager EVO
tel. : 06 5199 1744
e-mail : m.wieseahn@evo.nl