

interview

'Hoe krijg je containers vlot en efficiënt achterland in?'

Haven Rotterdam, niet de grootste wel de slimste

De Rotterdamse haven staat voor immense uitdagingen, zegt prof.dr. Rob Zuidwijk, deeltijdhoogleraar goederenvervoer en verkeersnetwerken aan de TU Delft en universitair hoofddocent *supply chain management* aan de Rotterdam School of Management. 'Als we uitgaan van het positieve groeiscenario, dan rijst de vraag: hoe brengen we de boel vlot en slim het achterland in?'

De haven van Rotterdam zal nooit meer de grootste van Europa zijn, zei Ruud Lubbers enkele jaren geleden. Maar het kan wel de modernste worden, voegde hij er in één adem aan toe. En de slimste wellicht. De Rotterdammers zitten bijvoorbeeld voor de helft in de nieuwe haven in Sohar (Oman). De steun aan Arabieren zal zich op termijn uitbetalen, is de verwachting. De stroom aan ruwe olie zal weliswaar afnemen doordat er steeds meer buiten Europa wordt gemaakt en bij de bron geproduceerd. Maar de halffabricaten kunnen vanuit Sohar via Rotterdam Europa in. Slimheid is ook geboden als het gaat om het achterland van Rotterdam. Containers vinden hun weg naar het buitenland via de weg, het spoor en de binnenvaart. Als de positieve groeiscenario's kloppen, zal het aantal containers dat de haven binnenstroomt sterk stijgen. Al is het maar omdat er steeds meer soorten producten in containers worden gestopt, zegt Zuidwijk. 'Daarmee ligt er een formidabele uitdaging op tafel. Hoe krijg je al die containers vlotjes, efficiënt en zonder dat de boel dichtslibt het achterland in?'

Weg/water

Probleem is dat de wegen nu al gebukt gaan onder congestie. De A-15, stipt Zuidwijk aan, is daar om berucht. Er zal dan ook noodzakelijkerwijs een steeds groter beroep worden gedaan op het spoor en de binnenvaart. Vooral de laatste modaliteit biedt veel potentie. De delta van grote rivieren penetreert Europa diep en beschikt over een enorme reservecapaciteit. Rotterdam speelt daar al op in, weet Zuidwijk. 'Als je nu een terminal wil bouwen, zegt de haven: het weg-

vervoer mag maximaal 35 procent van de containers vervoeren. De binnenvaart moet minstens 45 procent voor haar rekening nemen.'

De binnenvaart zal zich wel verder moeten ontwikkelen. Er moeten bijvoorbeeld meer schepen komen die zijn aangepast aan de vaarwegen en vlug kunnen laden en lossen. 'Maar denk ook aan terminals voor overslag. Die zijn er nu nog te weinig. En ook heel belangrijk: innovaties waardoor de lading van een groot schip zich snel kan verdelen over kleinere vaartuigen.'

Veel winst valt ook te halen uit een slimme verdeling van containers over weg, spoor en binnenvaart. Sommige goederen hebben haast om in Duisburg te komen. Die moeten snel de weg op. Andere spullen kunnen wat later arriveren: die kunnen met de boot mee.

Met zo'n intelligente splitsing neemt de bereikbaarheid van het achterland toe en wordt de haven groener. Dat versterkt de concurrentiepositie van de haven aanzienlijk, aldus Zuidwijk. 'Deze slimme manier van werken vereist systemen die de informatiestromen tussen organisaties ondersteunen, zoals het *port community* systeem, en systemen die informatie verzamelen, bijvoorbeeld met gebruik van *smart tags* op containers.'

Papierwerk

De zogeheten Extended Gateway is een andere innovatie om de containerstroom vlotter te managen. ECT, een grote stuwadoor met een hypermoderne terminal op de tweede Maasvlakte, werkt hierbij samen met terminals in het binnenland, tot aan Duisburg toe. 'De ECT-terminal strekt zich als het ware uit tot Duisburg en andere terminals in het achterland. Dat be-

tekent dat allerlei administratieve handelingen tijdens de doorvoer van de containers afgehandeld kunnen worden. Als de containers in Duisburg zijn, is het papierwerk bij wijze van spreken rond. Nu moet er nog gewacht worden.'

Het belang van dit soort innovaties is groot, zegt Zuidwijk. 'Het versterkt de concurrentiepositie als een verlader weet: via Rotterdam ben ik sneller op de plek van bestemming. Elke minuut wachten kost geld.'

Technici nodig

Een ander punt waarop Rotterdam zich in de toekomst wil onderscheiden is onderhoud. De haven wil een echt onderhoudscluster worden, zegt Zuidwijk. 'Dat geeft echt een meerwaarde. Alleen zijn daar wel hoogopgeleide technici voor nodig. En we weten allemaal dat daar een flink tekort aan is. Een kanjer van een uitdaging dus om de schaarse techneuten aan te trekken.'

Een vlotte doorstroming van containers hangt ook af van een slimme stapeling. Terminal Operating Systems beschikken op zich over de logica om containers goed te *stacken*, maar er kan nog veel aan worden verbeterd. Het idee van een zogenaamde *control tower*, vergelijkbaar met die op een vliegveld, is voor de haven niet realistisch, denkt Zuidwijk. 'Maar er zijn andere manieren om containers via de beschikbare netwerken snel en veilig naar het achterland te begeleiden, daar heb je niet noodzakelijk een centrale aansturing voor nodig.'



Havenbedrijf Rotterdam blik ook naar concurrent Antwerpen. In de havenvisie die eerder dit jaar gepresenteerd werd, staat dat Rotterdam qua industrie en energie een geïntegreerd cluster moet vormen met Antwerpen. 'Het is het denk ik wel relevant hoe de havens bij sterke groei gaan samenwerken om de grote volumes aan goederen naar het achterland te krijgen. Het een en ander vereist coördinatie en veel innovatief vermogen, en daar dragen we vanuit de TU Delft graag ons steentje aan bij.'

JERDEN AKKERMANS



Als de groeiscenario's kloppen zal het aantal containers in de Rotterdamse haven snel toenemen