

# Concurrentie wacht aan de Schelde

Economie Rotterdamse havenbedrijven moeten, anders dan in het buitenland, alles zelf betalen. De ongelijkheid zet de grootste Europese haven onder druk, zo blijkt.

Frank de Kruif 25 maart 2016

FD.nl



foto ANP VICTOR WOLLAERT

‘Absoluut, 100 procent zeker. We verliezen omzet omdat de keuringen in de haven van Antwerpen goedkoper zijn dan hier in Rotterdam.’

Manager Richard Houtkoop van expeditiebedrijf Share Logistics in de Waalhaven ziet het met lede ogen aan. Zijn onderneming regelt het vervoer van goederen in opdracht van andere bedrijven. Tot zijn klantenkring behoren importeurs van verse producten zoals vlees, vis en fruit. Die producten komen in gekoelde containers aan in de haven en moeten dan worden

gekeurd. De Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) is de kosten daarvan direct en volledig gaan doorberekenen. Dat is Nederlands beleid: de keuringsdienst moet kostendekkend werken en de gebruiker betaalt. Vlaanderen doet dat niet, of in elk geval op een andere manier. „En zo prijzen we ons uit de markt”, verzucht Houtkoop.

Hij is niet de enige. Ook zijn collega's in de branche zien business verdwijnen. Zo zag vrieshuis Eurofrigo onlangs een klant een proefzending naar de haven van Antwerpen sturen. Deze grote producent van kippenvlees uit Brazilië dreigt zijn totale pakket te verleggen, bevestigt directeur Derk van Mackelenbergh van Eurofrigo. „Dat is een grote hoeveelheid lading, meer dan 50.000 ton. Ik vraag me af of dat wel kan, maar het is geen fijne situatie, zeker niet nu er zojuist een gloednieuw vrieshuis in Antwerpen is opgeleverd.”

*Verse producten als groenten en fruit en vlees en vis werden vroeger uitsluitend in speciale koelschepen aan land gebracht. Dat gebeurt nog steeds: in Rotterdam is het centrum daarvan de Merwehaven, op de noordoever tegen Schiedam aan.*

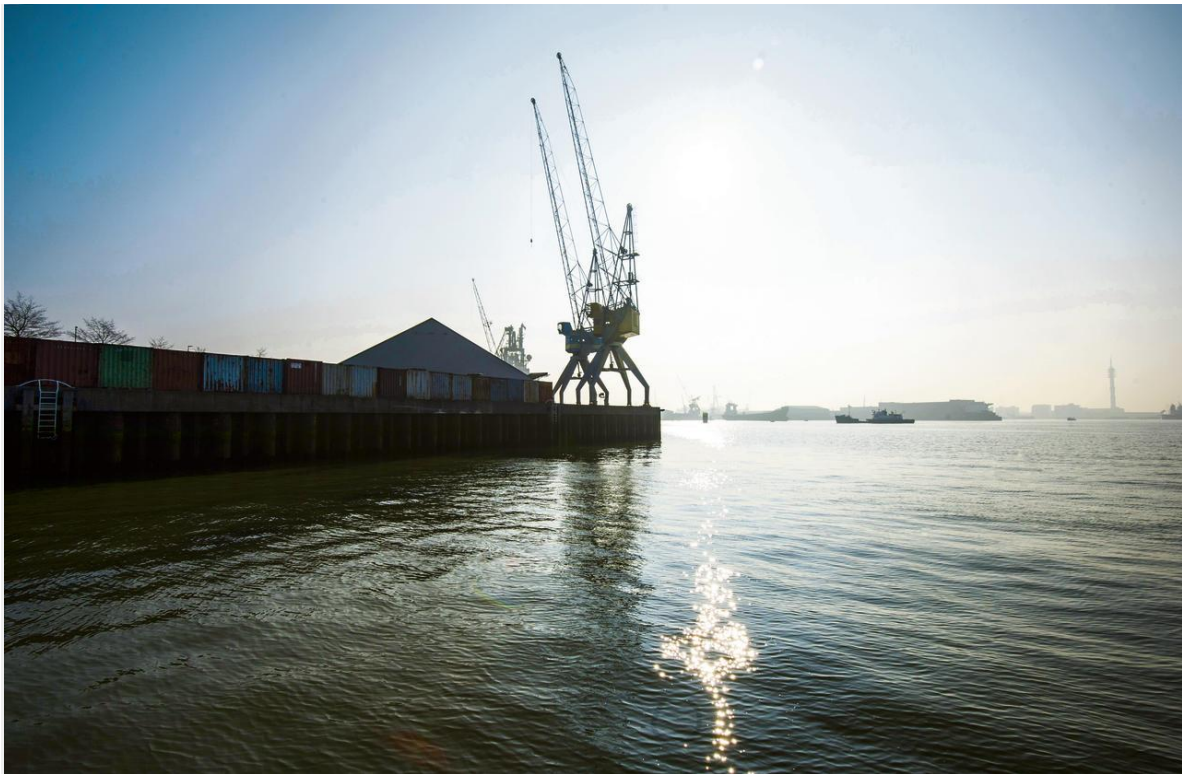
*Sinds de opkomst van de container en de introductie van de koelcontainer (reefer) worden bederfelijke waren steeds meer daarin vervoerd. En waar in Europa Antwerpen de belangrijkste haven is voor het conventionele vervoer in koelschepen, is Rotterdam dat voor de reefercontainer.*

*In feite is een reefercontainer niets anders dan een grote koelkast. Dat betekent dat er een stekker in het stopcontact moet om de koeling in werking te stellen. Moderne containerschepen zijn uitgerust met honderden van die contactdozen. Ook containerterminals beschikken over elektrische aansluitingen om de voedingsmiddelen in de container op temperatuur te houden. De Rotterdamse containerterminals hebben er in totaal zo'n 18.500, meer dan waar dan ook.*

Want daar, aan de Schelde, wacht de concurrentie.

# Bevroren kip

Het keuren van een container met bevroren kip uit Brazilië kost in Rotterdam bijvoorbeeld een dikke 200 euro. In Antwerpen is dat de helft. Met enkele tientallen containers per jaar tikt dat aan. Bij een inspectie van tilapiafilet uit Vietnam is het verschil tussen de twee havens nog groter: 199 euro om 57 euro per container. In Rotterdam wordt de vis duur betaald. En de sinaasappelen uit Egypte ook, want waar het in Rotterdam 115 euro kost om een container door de controle te krijgen, kost dat in de Scheldehaven slechts 56 euro. Een en ander blijkt uit een studie die Buck Consultants International vorig jaar heeft gedaan naar de aanloop- en doorvoerkosten van verschillende ladingen in Rotterdam, Antwerpen en Hamburg.



Ook de Duitse haven is gemiddeld goedkoper dan Rotterdam, zo blijkt uit deze momentopname (want kosten veranderen voortdurend). Al is het verschil tussen Rotterdam en Hamburg minder groot en de concurrentie – vanwege de grotere afstand – minder hevig.

# Inspectiekosten

Nu zijn de inspectiekosten maar een klein onderdeel van de totale kosten om vlees en vis van overzee naar de Europese markt te krijgen. Het vervoer over zee moet worden betaald aan de rederijen, de overslag van de container in de haven aan de terminals, de eventuele opslag aan een koel- of vrieshuis en het transport over land naar de eindbestemming aan een trucker: alles bij elkaar enkele duizenden euro's. Ook dan is Rotterdam duurder. Om het voorbeeld van de kip nog maar even te geven: in Rotterdam komen de totale kosten voor een container op 3.925 euro, in Antwerpen op 3.845 euro. Zowel absoluut als procentueel geen heel groot verschil. Daaruit put de overheid het argument dat de inspectiekosten niet zo veel gewicht in de schaal leggen. De Rotterdamse haven kan op de totale logistieke kosten nog steeds volop concurreren, is de redenering.

Anders dan in Antwerpen wordt in Rotterdam de vis duur betaald.

Maar het zijn niet alleen de inspecties die Rotterdam dwarszitten, betoogden vertegenwoordigers uit de haven en de logistiek vorige week op een hoorzitting in de Tweede Kamer. De Europese Unie heeft Nederland verordonneerd om bij de verzelfstandigde Havenbedrijven vennootschapsbelasting in rekening te gaan brengen. In landen waar de havens onderdeel zijn van de overheid – zoals Antwerpen en Hamburg – hoeft dat niet. Het Havenbedrijf Rotterdam is – met steun van het kabinet overigens – tegen deze maatregel in beroep gegaan, maar als het dat gevecht verliest, moet het 50 tot 60 miljoen euro extra afdragen. De klanten van de haven zullen dat in de tarieven – grondhuur en havengelden – terugzien. Daarnaast zijn Belgische en Duitse overheden veel meer dan de Nederlandse bereid om geld te steken in hun havens, via investeringen in infrastructuur of het aanzuiveren van verliezen. Ook dat zet Rotterdam op concurrentieachterstand. Staatssteun aan havens staat al jarenlang op de agenda van de Europese Commissie, maar vanwege de complexiteit van het probleem is Brussel nog niet tot heldere richtlijnen gekomen over wat wel en niet mag.

Politiek Den Haag ziet het probleem van die kostenstapeling. Aan minister Schultz van Haegen (Infrastructuur en Milieu) heeft het Havenbedrijf Rotterdam een medestander in Brussel. Maar de NVWA-tarieven liggen niet op haar bordje, maar op dat van staatssecretaris

Dijksma van Economische Zaken. En die is vooralsnog niet bereid de tarieven van de NVWA aan te passen. Sterker, er staat een nieuwe verhoging op de agenda. Die is door staatssecretaris aangekondigd, zou al op 1 april moeten ingaan, maar een definitief besluit is nog niet gevallen, bevestigt een woordvoerder van de NVWA.

# Gevaarlijk

De tarieven nog verder opschroeven is gevaarlijk, vindt Van Mackelenbergh. „Mijn klant in Brazilië heeft gedreigd bij elke nieuwe verhoging het hele volume naar Antwerpen om te zetten.” Ook al werd bij de proefzending een deel van de winst door lagere inspectiekosten tenietgedaan door hogere kosten voor opslag en expeditie. „Het is zeker niet allemaal rozengeur en maneschijn bij onze zuiderburen, dat leren de importeurs nu ook. Maar het kan niet zo zijn dat omdat de logistiek zo goed is in Nederland, onze overheid daarvan gebruik kan maken door haar controletarieven maar te blijven verhogen.”

Rotterdam dankt zijn goede logistieke positie aan de schaalgrootte die het heeft. Het is nu eenmaal de grootste containerhaven van Europa en schepen meren daar vaak als eerste af, waardoor het voor de handel ook de snelste mogelijkheid is om een container aan land te zetten. Daarbij zijn er uitgebreide faciliteiten voor de opslag van gekoelde en bevroren producten. De verbindingen met de zogenoemde greenports zijn kort: het Westland en Barendrecht. Op verder weg gelegen greenports als Venlo is het mogelijk om lading op een binnenvaartschip te bundelen en dus goedkoper op de plaats van bestemming te krijgen.

Maar er zit een grens aan wat de logistiek in Rotterdam vermag, meent Houtkoop van Share Logistics. Met name het transport van haven naar klant weegt zwaar door in de kosten: hoe verder die zit, hoe duurder het is. Elke haven heeft daarom zijn eigen reikwijdte in het achterland, maar die gebieden overlappen elkaar. „Je kunt door een goede service en een snelle levering een hogere inspectieprijs compenseren. Maar dat houdt een keer op.

We hebben nog lang een klant gehad in Frankrijk, die is nu overgestapt op Antwerpen. Importeurs in Zeeland en Brabant kunnen dat ook zo maar doen. De grens schuift op naar het noorden.”