

Baggerende havenstad

De concurrentiestrijd tussen Rotterdam en Hamburg

Achtergrond - 21 april 2008

(21 april 2008) De nieuwe Hamburgse coalitie heeft vorige week een compromis bereikt over een uitdieping van de rivier de Elbe. Dat is voor de bereikbaarheid van de haven van Hamburg van groot belang. Op deze manier verbetert de havenstad zijn positie ten opzichte van de grootste concurrent Rotterdam

Het plan om de Elbe uit te diepen heeft de afgelopen maanden onder druk gestaan. Op 30 januari van dit jaar dienden de Nederlandse en Duitse overheid namelijk een officieel verzoek in bij de UNESCO om de Waddenzee tot werelderfgoed te benoemen.

Hamburg, dat naast de deelstaten Nedersaksen en Sleeswijk-Holstein eveneens bij het initiatief betrokken was, had eerder uit economische overwegingen tóch besloten af te zien van de nominatie van het Hamburgse deel van het gebied. De geplande uitdieping van de vaargeul van de Elbe liep daardoor namelijk gevaar, aldus senaatswoordvoerder Christoff Otto. De uitdieping is nodig om de haven bevaarbaar te houden.

Verkiezingsstrijd

De wispelturige houding van de Hamburgse senaat komt voort uit verkiezingstactiek. De eindfase van het nominatieproces viel middenin de laatste fase van de Hamburgse parlementsverkiezingen op 24 februari. Hamburg had haar constructieve houding opgegeven, schreef de Duitse minister van Milieu Sigmar Gabriel in een brief aan zijn Nederlandse collega Gerda Verburg. Gabriel verwacht dat Hamburg op een later tijdstip het Waddenzee-initiatief alsnog zal steunen.

Jürgen Sorgenfrei, directeur van Hafen Hamburg Marketing, denkt daar echter anders over. Volgens hem snijdt Hamburg zichzelf in de vingers als het instemt met het nominatie-initiatief zonder de garantie dat de vaargeul van de Beneden- en Buiten-Elbe uitgebaggerd kan worden.

Maar het havenbedrijf maakt zich geen zorgen over haar toekomst: "De Hamburgse economie en werkgelegenheid zijn dusdanig afhankelijk van een groeiend havenbedrijf dat de deelstaatregering er alles aan zal doen eventuele bedreigingen voor de concurrentiepositie van de haven in te perken."

Locatie

De Rotterdamse haven is voor de Duitse haven de grootste concurrent. Hamburg is één van de sterkst groeiende containerhavens van Europa maar moet qua containeroverslag Rotterdam voor zich dulden (9,8 miljoen tegen 10,8 miljoen containers in 2007).

Rotterdam is bovendien Europees marktleider op de goederenoverslag van natte en droge bulk, zoals kolen, ijzererts, chemicaliën en olie. Nederlands grootste haven verwerkte in 2007 een dikke 400 miljoen ton aan goederen. Antwerpen en Hamburg volgden met respectievelijk 180 miljoen ton en 140 miljoen ton.

Elbe

Een vergelijking tussen Rotterdam en Hamburg leert dat beide havens over een uiterst gunstige locatie beschikken. “De drie belangrijkste punten waarop havens met elkaar concurreren zijn locatie, locatie en locatie”, stelt Sorgenfrei. Hamburg ligt zo’n 500 kilometer dichterbij Azië en Centraal- en Oost-Europa dan Rotterdam. Als spil tussen de sterk groeiende economieën van China en Polen, Tsjechië, Slowakije, de Baltische staten en Rusland, profiteert de Hanzestad enorm van haar sterke positie in deze landen.

De haven van Rotterdam ligt direct aan de Noordzee en heeft een vaargeul van 24 meter diep waar de zwaarste containerschepen doorheen kunnen. Juist de vaargeul vormt het zwakke punt van Hamburg: de haven ligt zo’n 110 kilometer landinwaarts en dus moeten de elfduizend containerschepen die jaarlijks in Hamburg aanmeren eerst een stuk over de rivier de Elbe.

“In de toekomst komt een groeiend aantal containerschepen dieper te liggen en de Elbe is al zeven jaar niet uitgediept. De rivier moet 1,5 tot 2,4 meter uitgediept worden om de goede concurrentiepositie van Hamburg als containerhaven te behouden”, aldus Sorgenfrei.

Maasvlakte 2

De toegankelijkheid van de haven is essentieel, zowel voor Hamburg als voor Rotterdam. “Hamburg heeft weliswaar door goede marketing een sterke positie in Azië, en vooral in China verworven, maar Rotterdam heeft eigenlijk een betere toegang voor veel handelspartners”, zegt Aernoud Willeumier, hoofd van de afdeling Business Analysis & Intelligence van Havenbedrijf Rotterdam.

De haven van Rotterdam ligt direct aan de zee en is een stuk toegankelijker voor grote diepzeeschepen. Daardoor wordt de haven vaak als eerste aanloophaven gebruikt. Maasvlakte 2 - een nog te creëren locatie voor havenactiviteiten, industrie en duizend hectare bedrijfsterrein direct gelegen aan het diepe vaarwater van het huidige havengebied - moet Rotterdam in de toekomst nóg beter bereikbaar maken.

Achterlandverbindingen

Hamburg en Rotterdam concurreren ook met elkaar als het gaat om de verbinding met het achterland. Hamburg heeft zich voor het lange afstandsverkeer naar Centraal- en Oost-Europa hoofdzakelijk toegelegd op de Hinterland-transporten per trein. De haven heeft een goede relatie met de Deutsche Bahn en veel inspraak in de hoeveelheid treinen op het spoornetwerk. Zo beheert het havenbedrijf een 330 km lang spoornetwerk, dat wordt gebruikt door meer dan veertig nationale en internationale spoorwegbedrijven.

Rotterdam heeft lange tijd enigszins achtergelegen op de spoorverbindingen naar het Oost-Europese achterland, en heeft zich gericht op de afzetmarkten die gemakkelijk per binnenvaartschip zijn te bereiken, zoals Duitsland en Italië. De haven heeft een ideale ligging bij de monding van de Rijn en de Maas en meer dan de helft van alle lading die verhandeld wordt in Rotterdam gaat over het water.

Vooraf bulkladingen worden zo zeer efficiënt naar de belangrijkste Europese industriegebieden getransporteerd. Verder moet over zes jaar het Schelde-Seine kanaal - een initiatief van oud-minister Peijs - Rotterdam rechtstreeks verbinden met Parijs - Le Havre.

Betuwelijn

Willeumier verwacht dat Rotterdam in Oost-Europa een sterkere concurrent van Hamburg kan worden door de komst van de Betuwelijn: "De Betuwelijn kan samen met de andere, traditionele modaliteiten zorgdragen voor een optimale doorvoer van de containers. Rederijen zullen er voor kiezen om de goederen zo efficiënt mogelijk naar de eindbestemmingen te transporteren en als ze dan maar één haven hoeven te bevaren waar via een uitgebreid transportnetwerk het achterland gemakkelijk te bereiken is, dan is hun keuze snel gemaakt."

Rotterdam werkt dan ook hard aan de verbetering van de spoorverbindingen. Zo zijn diverse nieuwe container shuttles ontwikkeld en heeft de haven sinds kort een eigen samenwerkingsovereenkomst met de Deutsche Bahn.

Of het Waddengebied uiteindelijk tot werelderfgoed wordt benoemd, besluit de UNESCO overigens in juli 2009. Ook de start van de uitdieping van de Elbe staat gepland voor volgend jaar.

Bart Verschoor studeert Geschiedenis aan de Universiteit Leiden.

Dit is een artikel gedownload via duitslandinstituut.nl.

Artikel: <https://duitslandinstituut.nl/artikel/1035/baggerende-havenstad>