

## CONTAINERS

# Rem nodig op terminalplannen

Vlissingse plannen zijn een 'cowboyverhaal'

**Als alle containerplannen worden doorgezet, komt er een enorme overcapaciteit. Maar zover zal het waarschijnlijk niet komen.**

Als de havens in de Le Havre-Hamburg range hun uitbreidingsplannen voor de containersector uitvoeren, staat over tien jaar een derde tot de helft van alle terminals leeg. De groeicijfers waarop de plannen zijn gebaseerd zijn achterhaald. Bovendien zal de containersector minder hard groeien dan in het verleden. Dit stelt consultant Gérard Brockhoff in een opiniërende bijdrage in deze krant (pag. 18). Onderzoeksbureau NEA stelt dat er nu al overcapaciteit is. Het bureau pleit voor een Europees 'masterplan' om de capaciteit op de vraag af te stemmen.

**Blind** Directeur Containers Emile Hoogsteden van Havenbedrijf Rotterdam (HbR) noemt de voorspelling 'geen raar verhaal' maar verwacht niet dat alle plannen worden uitgevoerd: 'Ook in andere havens wordt heus niet blind doorgebouwd.' Als voorbeeld noemt hij het Antwerpse Saefthingedok 'dat voorlopig wel niet gebouwd zal worden'.

Het Havenbedrijf heeft de eigen groei-prognose inmiddels bijgesteld van 5 à 6 procent tot 3 à 4 procent. Hoogsteden zegt verder dat vooralsnog alleen de eerste fase van de twee containerterminals (APMT en RWG) op de Tweede Maasvlakte wordt gebouwd. Vervolgfases worden afhankelijk van de ontwikkeling van de vraag. Hij wijst er verder op dat volledige bezetting van terminals, zoals de afgelopen jaren in veel havens het geval was, tot kwaliteitsverlies zoals vertragingen leidt.

ECT-president Jan Westerhoud kreeg de afgelopen weken zware kritiek na zijn oproep in de media tot 'een dialoog over de groei van de containercapaciteit'. Hoogsteden zegt regelmatig met ECT, APMT en RWG bilaterale gesprekken over marktverkenning te voeren.



*De nieuwe Euromax-terminal heeft nu al te kampen met onderbezetting.*

- Foto ECT -

RWG en APMT bevestigen dat voorlopig alleen de eerste fase van de terminals (samen goed voor zo'n drie miljoen teu, operationeel in 2013/14) gebouwd wordt. Vervolgfases laten ze afhangen van de economische ontwikkeling. 'Het automatisme dat we na de eerste fase gewoon doorbouwen, is er uit', zegt John Verschelden, directeur van de toekomstige APMT-terminal op de Tweede Maasvlakte.

Hij verwacht ook dat in omliggende havens plannen geschrapt worden en noemt in dat verband de Vlissingse plannen voor drie nieuwe terminals 'een cowboyverhaal'. Hij denkt dat Rotterdam in staat is om een deel van het verloren marktaandeel terug te winnen.

Verschelden: 'Door capaciteitsgebrek konden we de afgelopen jaren nauwelijks groeien. Dat verandert door de aanleg van de Tweede Maasvlakte.' Rotterdam is, anders dan Hamburg en Antwerpen, met zijn 22 meter diepe vaargeul permanent toegankelijk voor de grootste volbeladen containerschepen. 'Bovendien gaan we van één naar meerdere aanbieders in deze havens. Dat zal de dienstverlening en dus de concurrentiepositie ten goede zal komen.'

**Volgende kolom**

**ROB MACKOR**

rob.mackor@nieuwsbladtransport.nl