

# BLIJF INVESTEREN IN CONTAINERVERVOER

**H**et nieuwe jaar is al even onrustig begonnen als het oude is geëindigd. De verhoudingen in de wereld staan onverminderd op scherp.

Oorlogen en conflicten raken natuurlijk eerst en vooral de burgers die er onder lijden, maar indirect ook onze economie, door verstoringen in de handel en de logistiek.

Aanvallen op schepen op de Rode Zee dwongen rederijen er rondom de jaarwisseling toe om het vaargebied te mijden. In plaats van het Suezkanaal kiezen een aantal rederijen met diensten tussen Azië, het Midden-Oosten en Europa tijdelijk voor de alternatieve route om Kaap de Goede Hoop. Dat is een langere afstand die meer tijd, brandstof en scheeps capaciteit vergt, en dus nemen de kosten toe.

Dit is terug te zien in de tarieven voor containervervoer. Deze zijn in januari enorm opgelopen, zowel het basistarief als de toeslagen die rederijen in rekening brengen voor allerlei calamiteiten. De opdrachtgevers van het vervoer belasten die prijsstijgingen voor zover mogelijk weer door aan hun klanten en die weer aan de consument. Al blijft de containervaart een zeer efficiënte en goedkope vorm van transport, het leven wordt daardoor toch weer ietsje duurder.

Ik weet het: er wordt nog weleens denigrerend gesproken over 'dozen schuiven'. Waar is het eigenlijk voor nodig dat we containers vol 'plastic Action-rommel' uit China hier naartoe slepen? Wat is daarvan de toegevoegde waarde?

Natuurlijk, er zitten soms laagwaardige consumentengoederen in die containers. Maar dat is maar een zeer beperkt deel. Het aandeel hoogwaardiger consumentengoederen en voedselproducten is heel veel groter, evenals de machinerie en de halffabricaten waar de Europese industrie afhankelijk van is. Wederzijdse economische afhankelijkheid is nu eenmaal het gevolg van decennialange globalisering.

Containervervoer heeft dat gefaciliteerd, en doet dat nog steeds.

Het valt niet te verwachten dat daar snel een ommekeer in komt. Twee jaar geleden is het Havenbedrijf Rotterdam op verkenning naar de toekomst gegaan en heeft het vier scenario's opgesteld van hoe die er in 2050 onder invloed van geopolitieke, economische en maatschappelijke veranderingen uit kan komen te zien. Komt er meer vrijhandel of juist meer protectionisme? Leiden klimaatmaatregelen tot verduurzaming of loopt de energietransitie spaak? De scenario's verschillen sterk, maar hebben één ding gemeen: in alle vier neemt het containervervoer over de wereldzeeën toe, en de containeroverslag in de haven dus ook, in elk geval tot 2035.

Op deze plek hoef ik niet uit te leggen dat Rotterdam de belangrijkste draaischijf in Europa is, niet alleen voor containers overigens. Het is voor de Nederlandse en de Europese economie van essentieel belang dat deze hub goed blijft functioneren, zowel aan de zee kant als in het achterland. Dat vraagt om voortdurende investeringen.

Dit was het goede nieuws in dat roerige 2023 dat we achter ons hebben liggen: met de ingebruikname van de Container Exchange Route, de lancering van NextLogic, de modernisering van de ECT-terminal op de Eerste Maasvlakte en de kade-uitbreidingen van APM en RWG op de Tweede Maasvlakte, verschaft Rotterdam zich een prima uitgangspositie om zijn leidende rol te behouden en zelfs te versterken.



**VICTOR VAN DER CHIJS,**  
voorzitter van Deltalinqs.