

Havens Europa ontsnappen aan ernstig domino-effect

Gestrand schip vlot getrokken voordat hele transportketen stil viel

Pieter Lalkens
Rotterdam

De internationale containervaartrij is gisteren aan een ernstige verstoring ontsnapt. Nadat een op de Westerschelde vastgelopen Chinees containerschip de Antwerpse haven de gehele dag grotendeels had geblokkeerd, is een vijftiental sleepboten er 's avonds in geslaagd het 366 meter lange gevaarte vlot te trekken.

Door de stremming op de Westerschelde konden achttien grote schepen, het merendeel containerschepen, de belangrijke haven niet bereiken. Zestien schepen moesten noodgedwongen in de haven blijven liggen. Dagelijks doen gemiddeld veertig zeeschepen de Antwerpse haven aan.

Antwerpen is de tweede haven van Europa en een cruciale schakel in het internationale containerverkeer. In het havengebied zijn vijf containerterminals actief, waar jaarlijks ruim 10 miljoen standaardcontainers worden overgeslagen.

Een woordvoerder van Havenbedrijf Antwerpen kon gisteren niet aangeven hoe groot de schade is die door de gedeeltelijke stremming van het havengebied is veroorzaakt. Zij prees gisteravond de 'puike samenwerking' tussen Vlaanderen en Nederland in het vlot trekken van het schip. 'Het was helemaal niet evident dat dit zou lukken. Dit is een huizenstukje.'

Het is de tweede grote verstoring in relatief korte tijd in het Noordwest-Europese havengebied. Begin juli leidde een hackeraanval tot het volledig stilvallen van de twee Rotterdamse containerterminals van APM Terminals. Die verstoring duurde echter aanmerkelijk langer.

'De stremming maakt de kwetsbaarheid van het systeem nog eens duidelijk', zegt havendeskundige Bart Kuipers van de Erasmus School of Economics. Volgens hem is de verstoring bij Antwerpen te vergelijken met een lopende band in een fabriek die vastloopt, waardoor de productie stopt.

In de containervaartrij is sprake van vaste vaarschema's waarbij schepen havens in een bepaalde volgorde aandoen om containers te lossen of te laden. Als er een ernstige verstoring optreedt, kan dat tot grote problemen leiden, niet alleen bij de rederijen, maar ook in de logistieke keten (vrachtwagens, treinen) die het vervoer naar het achterland verzorgt.

Volgens Kuipers zijn verstoringen die korter duren dan een uur of twaalf duren nog op te vangen. 'Soms is het door slecht weer evenmin mogelijk schepen te behandelen. Maar hoe langer het duurt, hoe groter de problemen worden in de keten.' Dan moeten schepen namelijk uitwijken naar andere havens om hun lading te lossen.

Een woordvoerder van ECT, de grootste containerterminal in de Rotterdamse haven, zei maandag dat twee schepen die vastzaten in Antwerpen naar ECT zouden komen. 'Hun



komst loopt vertraging op. Daardoor komt er wel een verstoring in onze planning.'

Volgens de woordvoerder van de Antwerpse haven is het 'alle hens aan dek' om de vertraging in de vaarschema's en het behandelen van schepen 'zo beperkt mogelijk te houden'.

Het schip, de Jupiter van de Chinese rederij CSCL, liep maandagochtend rond half negen vast in de Westerschelde, in een bocht in de rivier ter hoogte van het Nederlandse dorp Bath. Het schip, met twee Nederlandse loodsen aan boord, was net vertrokken uit Antwerpen en had als bestemming Hamburg.

Volgens Havenbedrijf Antwerpen ligt de oorzaak in een technisch mankement in de machinekamer, waardoor het schip stuurlaagloos werd en vastliep. 'Dit had in elke haven in de wereld kunnen gebeuren.' De oorzaak is nog niet door de Nederlandse autoriteiten bevestigd. Een woordvoerder van de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport geeft aan dat de instantie onderzoek zal doen naar de oorzaak.

Bij eb was het gestrande containerschip Jupiter gisteren te voet bereikbaar.

FOTO: EVERT VAN MOORT/ HOLLANDSE HOOGTE



30.000

In de Antwerpse haven worden gemiddeld zo'n 30.000 zeecontainers per dag overgeslagen.