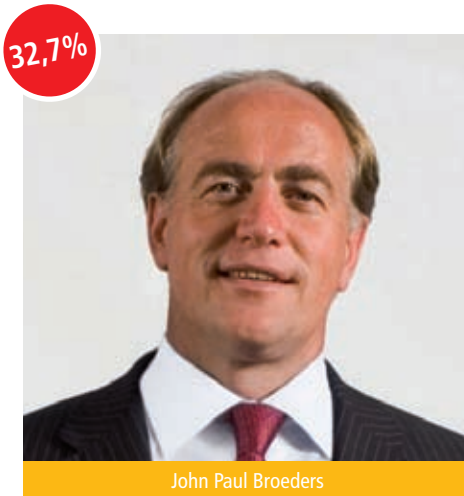


JOHN PAUL BROEDERS: BELEGGERSTOPMAN 2009

TEKST: KUNIEKE LUTH EN JASPER JANSEN

John Paul Broeders is door beleggers gekozen tot beleggerstopman van 2009. De 45 jaar jonge bestuursvoorzitter van Vopak kreeg in de door de VEB georganiseerde verkiezing 32,7 procent van de stemmen. De topman van de wereldmarktleider op het gebied van opslag en overslag van chemieproducten verhoogde dit jaar liefst twee keer de winstverwachting, terwijl vrijwel alle ondernemingen hun doelstellingen in 2009 lieten varen. Dit vertaalde zich in een goed beursjaar voor Broeders. De koers van het aandeel Vopak verdubbelde in 2009, terwijl de AEX 'slechts' iets meer dan een derde meer waard werd. Nummer twee werd topman Chris



John Paul Broeders

Ouwinga van Unit 4 Agresso, die 29,2 procent van de stemmen kreeg. Ook René Takens, topman van Accell en winnaar van het Blauwe Bord, haalde het erepodium met 16 procent van de stemmen. Frans Geelen (Beter Bed), Stephane Holvoet (Amsterdam Commodities) en Jan Arie van Barneveld (Brunel) kregen respectievelijk 12,1 procent, 6,6 procent en 3,4 procent van de stemmen.

Vorig jaar ging de eer naar Jan van der Zouw van het inmiddels door SHV overgenomen Eriks. Eerder wonnen onder anderen Jan Aalberts (Aalberts), Ronald Brus (Crucell) en Lakshmi Mittal (Arcelor Mittal) deze publieksprijs. ■

6 VRAGEN AAN JOHN PAUL BROEDERS

1 Vopak verhoogde dit jaar twee keer de winstverwachting. Legt u de lat wel hoog genoeg?

"We proberen de lat altijd hoog genoeg te leggen. Maar er is geen peergroep om Vopak mee te vergelijken. Dus toen we voor 2009 stonden, het jaar waarvan iedereen dacht dat de wereld zo'n beetje zou vergaan, hebben we gekeken hoe we in het verleden door slecht economisch tij zijn gekomen. We bleken altijd heel gevoelig te zijn voor crises. Vandaar onze voorzichtigheid."

2 Hoe komt het dat Vopak geen last heeft van de economische tegenslag?

"De functie van het bedrijf is de afgelopen jaren veranderd. Halverwege de jaren negentig hielden we ons met name bezig met de overflow van raffinaderijen en speculatieve opslag. Daarmee waren we gevoelig voor conjunctuur. Nu zijn we dat een stuk minder. Doordat raffinaderijen steeds verder weg komen te staan, zijn we de afgelopen jaren steeds meer een logistieke functie gaan vervullen. Vervoer en opslag zijn nu de hoofdfuncties."

3 Wat betekent dat voor de toekomst?

"Op oliegebied neemt de verschuiving van raffinaderijen naar Azië alleen maar toe, waardoor meer transport nodig is en wij meer in actie kunnen komen. Ook chemie verschuift steeds meer richting Azië. We hebben al chemieschepen uit de binnenvaart van Europa verkocht om ons op de groeiregio's te richten. Ook de ontwikkelingen op gasgebied zijn gunstig. Ik verwacht dat gas, als schone brandstof, in de toekomst een grotere rol gaat spelen. Doordat de voorraden in Noord-Europa opdrogen en gas van verder zal moeten komen, ligt straks ook daar voor ons meer werk. Zodra de economie aantrekt moeten we hard aan de slag om terminals bij te bouwen. Daar zijn we dankzij een conservatieve balans en extra financiering dit jaar al mee begonnen."

4 Bent u niet bang op de top van de markt te investeren?

"Dat risico is er altijd. We proberen de markt zo goed mogelijk in te schatten en te bekijken wat nodig is. De terminals die we nu aan het bouwen zijn, zijn de komende vijf tot zeven jaar al vrijwel

uitverkocht. We praten goed met de klant: weten waar ze moeten zijn, wat ze nodig hebben. En we moeten dus gezien de vraag hard bijbouwen."

5 De crisis kwam Vopak dus wat dat betreft niet slecht uit.

"Als er geen crisis was geweest zouden we nu een tekort aan opslagcapaciteit hebben. Als we nu al meer capaciteit hadden gehad, hadden we ook nog eens de huidige speculatieve oliehandel kunnen wegzetten. Helaas. Daarom zie je nu al die tankers met olieopslag op zee."

6 Het gaat Vopak voor de wind. Wat is het ergste wat nu kan gebeuren?

"Als we de veiligheid van onze mensen en producten niet kunnen waarborgen hebben we een groot probleem. En als de wereld helemaal in balans is en er dus geen brandstof meer vervoerd hoeft te worden ook. Op dit moment zien we dat veel grote traders zelf tanks bouwen voor de opslag. Dat kan voor meer concurrentie zorgen."