

Maritieme column

De (beoogde) samenwerking tussen Antwerpen en Zeebrugge

Het verhaal van Fernand en Fernand

Toon Colpaert • gewezen Vlaamse havencommissaris¹

“That’s one small step for man, but a giant step for...”. Neen, zo’n vaart gaat het niet lopen met de samenwerking tussen de havens van Antwerpen en Zeebrugge. Maar een stap vooruit is het zeker. Antwerpenaar **Fernand Huts**, CEO van de groep Katoen Natie mag tevreden zijn. Hij wordt nu voor één keer wel gevolgd door de havenbazen van Antwerpen en Zeebrugge.



Toon Colpaert¹

In het verre Santiago de Chile hebben op 18 november 2015 de CEO's van Antwerpen en Zeebrugge een eerste stevige stap gezet op het glibberige pad van commerciële samenwerking in de containersector. Om nieuwe trajecten aan te trekken zullen beide havenbesturen “de ontwikkelingen in de containermarkt proactief volgen” en “desgevallend de marktspelers gezamenlijk benaderen”. Daarvoor wordt op korte termijn een ontwikkelingsmaatschappij onder de vorm van een Economisch Samenwerkingsverband opgericht. Deze zal proactief een aantal projecten voorbereiden en implementeren, zoals double callconcepten, combinaties deepsea-shortsea en optimalisatie interhaven - en achterlandlogistiek.

Al snel tekenen zich de eerste contouren af van een taakverdeling tussen beide havens. Antwerpen is dan internationale gateway voor de in- en uitvoer van containers in Noord-West-Europa, waarvoor meteen de eerste fase van het Saefthinghedok wordt uitgebouwd. Zeebrugge richt zich dan weer als volwaardig containerplatform op de combinatie van deepsea- en shortseatrajecten en de mogelijkheden voor “overloop” - Zeg maar: als er in Antwerpen enige tijd geen capaciteit genoeg is, dan is het beter dat Zeebrugge die containers behandelt dan Rotterdam.

De optimalisatie van de interhaven- en achterlandlogistiek is minstens even belangrijk, zo niet nog belangrijker. Zeebrugge staat al lang aan de klagmuur

als het gaat over de spoor- en binnenvaart-verbindingen naar Antwerpen en het verre achterland. Maar vooral op het vlak van logistiek - eenvoudig gezegd, in de slimme bundeling van containerstromen - loopt het nogal eens mank.

Het zal wel geen toeval zijn dat er op 5 jaar tijd in Zeebrugge 520 jobs verloren gingen in het vervoer over land en andere logistieke diensten. De rijke ervaring en expertise van de publieke en private partners in de Antwerpse haven - onder meer met het Intermodal & Connectivity Platform en met het platform voor een snelle en efficiënte binnenvaart Instream - zullen goed van pas komen om die trend te keren.

Het ESV of Economisch Samenwerkingsverband dat Zeebrugge en Antwerpen willen opzetten, wordt gezien “als permanent forum voor overleg, afstemming en waar mogelijk gerichte actie”. Ik heb zo’n vaag vermoeden dat les frères ennemis Fernand Traen (oud-voorzitter van het Zeebrugge havenbestuur MBZ) en Fernand Huts daar niet zo gelukkig zullen mee zijn. Fernand Traen omdat het allemaal van het goede teveel is - vervang de Scheldeverdieping door het Noorderkanaal en Zeebrugge redt het wel op zijn eentje - en Fernand Huts² die droomt van de grote fusie van Zeebrugge, Oostende, Antwerpen en de Waaslandhaven. Zeebrugge kan dan omgedoopt worden tot de Antwerpse Zeevlakte waar meteen kan gewerkt worden met een “bill of lading Antwerpen.” De voordelen - dixit Fernand

Huts - zijn “gigantisch”. De nadelen? “Geen. Of toch wel: er zullen minder baronieën zijn en dus minder baronnen... die geworteld zijn in de gemeentelijke autonomie.”

Fernand Huts heeft in zijn vrije tijd op de Engelse countryside blijkbaar nog geen tijd gevonden om **Karl Popper** te lezen als die pleit voor piecemeal engineering. Toegegeven, “The open society and its enemies” van Karl Popper leest heel wat minder vlot dan Huts eigen boek “Narrenschip”, maar stap voor stap te werk gaan, waarbij elke stap kritisch geëvalueerd en bijgestuurd wordt, kan betere resultaten opleveren dan alles tegelijk overhoop te halen. Flexibiliteit en op vertrouwen gebaseerde samenwerking zijn daarbij cruciaal.

Evenmin als zijn flamboyante en bij wijlen clowneske stijl mag dit intellectualistisch zijnsprongetje ons de ogen doen sluiten voor een paar nuchtere bespiegelingen à la Huts. Hij kent de zwakke plekken van Zeebrugge (en vergeet even dat zijn eigen **Flanders Container Terminal** in Zeebrugge nooit van de grond is gekomen): weinig eigen expediteurs, geen thuiscargo, ondernemend West-Vlaanderen dat liever met Antwerpen werkt, geen partij in de opslag van metalen, cacao, tabak, staal, rubber of plastics. En hij reikt ook alternatieven aan: focussen op meerwaarde-creatie, de uitbouw van niches (zoals de cruises), dienstverlenende kmo's aantrekken en de uitbouw van Zeebrugge

als goedkoopste spinnenweb met short sea als strategische troef. Verder ook: het aantrekken van grote logistieke bedrijven, Zeebrugge als hub voor woudproducten, de verdere ontwikkeling van de fruitcluster en het versterken van het marktleiderschap in de roll on/roll off en autotrafiëken. De groei in de containertrafiëk is dan (in de visie van de CEO van Katoen Natie) de kers op de taart "die kan gerealiseerd worden door een samengaan van de havens van Zeebrugge en Antwerpen."

Voor Fernand Huts is de Zeebrugse haven

"een prachtige infrastructuur met een uitstekende toegankelijkheid". Waar het aan schort is de software, namelijk "de dynamische krachten die met innoverende ideeën trafiekstromen aantrekken."

Ook de CEO's van Antwerpen en Zeebrugge beseffen dat. Niet voor niets staat in het samenwerkingsakkoord dat "beide havenbesturen er zich van bewust zijn dat de uiteindelijke invulling van de bestaande containercapaciteit in de Benelux en Vlaanderen in belangrijke mate door de markspelers zal worden bepaald." Er valt dus nog wel een en ander

te doen. Zoals verschillende culturen naar elkaar laten toegroeien. Wantrouwen ombouwen tot vertrouwen. Overleg dat slim en efficiënt de basis legt voor concrete acties (zoals een realistisch businessplan voor het ESV). De eerste stap is gezet, op naar de volgende. ■

1 Deze column vertolkt de visie van de auteur en is geen weergave van een standpunt van de redactie. Reageren kan via www.westvlaanderen-werkt.be

2 Zie de publicatie van Jules Van Bochelt (alias Fernand Huts), "Het narrenschip legt aan in Brugge, Gent en Antwerpen", Uitgeverij Lannoo, Tielt, 2014.



foto: ©copyright_Henderyckx_060306_2865_Brittanniaterminal_cobelfret