

Geef ons heden ons dagelijks brood

Toon Colpaert - gewezen Vlaamse havencommissaris

"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.

Geef ons heden ons dagelijks brood... en in West-Vlaanderen mag het zelfs wat meer zijn. We noemen ons graag de groentetuin van Vlaanderen: er worden nogal wat prei, worteltjes en spinazie in onze West-Vlaamse grond gekweekt. Terwijl de visserij hier voor een goed bestaan vecht, komt de visverwerking al wat sterker voor de dag.

Kiwi's, fruitsap en (ontbijt)granen komen via onze havens op onze ontbijttafel terecht. Daar komt heel wat bij kijken. Kweken, conditioneren, aan- en afvoeren, bewerken en bewaren. Bedrijven als Tropicana, Morubel of Maselis zijn thuis in de havens van Zeebrugge, Oostende en... Roeselare.

2XL zorgt ervoor dat alle Britten via Zeebrugge van Evian, Danone of Redbull voorzien worden.

En ECS European Containers maakt dat er regelmatig treinen van Zeebrugge naar Milaan gevuld worden met diepvriesgroenten en frietjes van onder meer Agristo, d'Arta en Pinguin.

Onze havens hebben dus wel iets met de voedingsindustrie. Meer dan we denken, maar toch minder dan we ooit verwacht hebben. Vandaag de dag zijn er in de havens van Zeebrugge en Oostende 1.500 à 1.700 mensen aan de slag die met visserij, voedingsindustrie of aanverwante logistieke activiteiten te maken hebben. Dat zijn er heel wat. Toch lag de lat dus ooit hoger.

Toen de uitbouw van de haven van Zeebrugge in de jaren '70 op de agenda stond, werd het ene plan na het andere

gelanceerd. Symarindus - een kind van de Dienst voor Nijverheidsbevordering en het West-Vlaams Economisch Studiebureau - kreeg de delicate opdracht de industriële kansen van Zeebrugge uit te tekenen. Heel ijverig werden plannen gesmeed voor een viertal kerncentrales, een staalfabriek, een LNG-terminal en... een rits afgeleide industriële toepassingen, zoals koelhuisen en frigorieverwerkende bedrijven in de bi-pool Zeebrugge-Oostende. Ruim 40 jaar later is de LNG-terminal in Zeebrugge de enige overlevende van al die plannen. Tot nu toe hebben maar weinigen daar een traan om gelaten. Zeebrugge hoefde geen vervuilende industrie om "naar de wens van lokale politici een evenwicht te behouden tussen de haven en het agrarisch, het recreatief en het stedelijk landschap"¹. Zeebrugge wou zich vooral profileren als een propere overslaghaven met ro-ro en containers voorop. Oorspronkelijk met heel wat succes, dat nu jammer genoeg wat aan het uitrafelen is. In Oostende bekijken ze dat opportunistisch. Ook zonder ro-ro en nog minder containers weten ze er hun toegevoegde waarde en werkgelegenheid op peil te houden en zelfs te verhogen, met dank aan de offshore, de bouw en... de voedingsindustrie.

Nu er bij de containers klappen vallen - onder meer door een gebrek aan

lading- genererend vermogen in en om Zeebrugge - begint hier en daar ook in Zeebrugge de twijfel te knagen. Dan toch maar meer uitgesproken de industriële kaart trekken? De POM West-Vlaanderen duwt al een tijdje aan die kar. Met volle overtuiging. Met Food Port wil de POM extra voeding geven aan onze havens. MBZ - sinds 2013 de Maatschappij van de Brugse Zeehaven - springt al een tijdje mee op de kar. Niet alleen als invoerhaven, maar ook met koel- en diepvriesloodsen voor de behandeling en opslag van voedingswaren. Oostende zet met steun van de POM zijn eigen koers uit. Ook als het om innovatie gaat. Met wisselend succes. Terwijl de Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling een flop is geworden, is het Oostendse Proviron toekomstgericht aan het experimenteren met algen als milieuvriendelijk visvoer. Je moet er maar opkomen.

Onze West-Vlaamse havens zullen die innovatieve (semi-)industriële activiteiten stevig vandoen hebben. Van de voedingsindustrie, maar ook daarbuiten, met de ontwikkeling van de circulaire economie (geënt op bv. een bloeiende automotivesector) en alle facetten van duurzame energie. Met naast LNG en windenergie, ook golf- en getijdenenergie en energie uit zeewier en algen. Het zijn die activiteiten die voor toegevoegde waarde en werkgelegenheid moeten zorgen. En daar doen we het toch voor...?

¹ T. Vandercruysse en A. Verbeke, "Commitment bij haveninvesteringen. De case Zeebrugge" in Tijdschrift voor vervoerswetenschap, 23e jaargang, 1987, nr. 2, p. 198.