

Gent-aan-Zee: een geduchte concurrent voor Zeebrugge?

Toon Colpaert - gewezen Vlaamse havencommissaris

Op 7 november jongstleden kondigden 2 Vlamingen - Daan Schalck en Jan Lagasse - de verloving aan van de haven van Gent en Zeeland Seaports. Na jarenlang geflirt en vooral veel hard voorbereidend werk lijkt een verstandshuwelijk in de maak. Zeker is dat nog niet, maar alleen al de aankondiging van de verloving door beide CEO's zorgt al bij heel wat Gentse en Zeeuwse havenliefhebbers voor kriebels in de buik.

Op het eerste gezicht ligt zo'n verstandshuwelijk tussen de Gentse en Zeeuwse havens voor de hand. Ze danken nu eenmaal hun ontstaan aan de Westerschelde en het Kanaal Gent-Terneuzen. Die waterweg is een dierbare erfenis van koning Willem I der Nederlanden toen hij nog volop de scepter zwaaide over de Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden. Maar er is meer aan de hand. Het gemeenschappelijk nautisch beheer van het Kanaal Gent-Terneuzen, dat voor een vlot en veilig scheepvaartverkeer zorgt op het kanaal, is maar één voorbeeld van hoe al enige tijd ervaring wordt opgedaan. En er is natuurlijk ook de nieuwe sluis in Terneuzen die heel genereus met Vlaams geld gefinancierd wordt, samen met een meer bescheiden bijdrage van de Gentse haven en van Nederland.

Maar bovenal kunnen beide havens nu hun gemeenschappelijke troeven uitspelen. Gent als industrie- en bulkhaven met een stevige logistieke poot. Vlissingen en Terneuzen die met hun industrie sterk staan in bulk- en stukgoed en een grotere containercapaciteit hebben. Nu kunnen ze hun krachten bundelen als het op (politiek) lobbywerk aankomt, maar vooral hun commerciële slagkracht verhogen om nieuwe trafieken en investeerders aan te trekken. De verdere uitbouw van een duurzame bio-economie - die tot nu toe heel wat ups en downs heeft gekend - vormt maar één van de vele uitdagingen die zich aanbieden.

Maar wat betekent dit nu voor de zeehaven van Brugge? Louter statistisch gezien zou de Gentse Zeelandhaven alvast Zeebrugge op heel wat vlakken voorbijsteken. Niet alleen qua maritieme trafieken, maar ook en vooral qua toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Terwijl Zeebrugge stevig moet knokken om in de top 20 te blijven, zou de Gents-Zeeuwse combinatie een plaats veroveren in de top 10 van de Europese havens. Niet dat dit een garantie is voor de toekomst, maar toch. Eens de Seine-Scheldverbinding een feit is, ligt de Noord-Franse markt voor de Gentse en Zeeuwse ondernemers helemaal open. Met de Stadsvaart alleen, die slechts voor een beperkte bijkomende capaciteit zorgt, wordt het voor Zeebrugge een stuk moeilijker om daar tegen op te boksen. Ook op het vlak van logistiek en stukgoed wordt het hard knokken. Met het aantrekken van Verbrugge Terminals (voor de behandeling van papierpulp en staal) vanuit Vlissingen naar Zeebrugge heeft MBZ - de Maatschappij van de Brugse Zeehaven - wel bewezen ook over behoorlijk wat troeven te beschikken, maar simpeler zal het er niet op worden.

En hoever staat het eigenlijk met de samenwerking tussen Antwerpen en Zeebrugge? Een verloving - laat staan een huwelijk - staat hier allesbehalve op de agenda, maar met het Economisch Samenwerkingsverband dat onder het gesternte van Santiago ESV werd opgestart, zijn de zakelijke

relaties in de containerbusiness toch wat aangescherpt. Voorlopig blijft het bij vergaderen en overleggen, al is de gemeenschappelijke missie naar Japan best voor herhaling vatbaar. Maar er wordt meer verwacht, zeker in Zeebrugge. Of werd er vooral uitgekeken naar het vertrek van Eddy Bruyninckx als CEO van het havenbedrijf Antwerpen? De manager was nooit een vurige voorstander van een samenwerkingsmodel dat zou ingaan tegen de harde wetten van de markt. Zou Jacques Vandermeiren als nieuwe Antwerpse havenbaas, met zijn ervaring bij het beursgenoteerde Elia, daar anders over denken? Wie weet... The answer my friend is blowin' in the wind.

