

JOACHIM COENS OVER DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE

‘Het heeft geen zin solitair te blijven’

Neen, de haven van Zeebrugge staat niét op het punt kopje-onder te gaan. De brexit is een uitdaging, maar topman Joachim Coens ziet de toekomst verre van somber in. *Luc Huysmans*

Uiteraard is het Verenigd Koninkrijk heel belangrijk voor ons. Maar het is niet de eerste keer dat er iets gebeurt. We hebben al de schommelingen van het pond gehad, de opkomst van de Kanaaltunnel, stakingen in de Britse havens, ...” Om maar te zeggen: Joachim Coens was niet opgezet met de krantenkoppen die begin maart opdoken, genre ‘Zeebrugge grote verliezer van brexit’ en ‘Brexit dreigt Zeebrugge te wurgen’. “Mijn pleidooi was vooral bedoeld om duidelijk te maken dat de handel met het VK belangrijk is voor de hele regio rond de Noordzee. Pleiten voor een harde brexit betekent snijden in ons eigen vlees.”

45 procent van de Zeebrugse trafiek heeft een band met Groot-Brittannië. “Sommigen doen alsof die volledig zal verdwijnen. Terwijl het vooral om een verschuiving zal gaan. Toen ik hier in 2001 begon als CEO, verloren we net een trafiek van bijna 4 miljoen ton naar Dover en Felixstowe, een laat gevolg van de opening van de Kanaaltunnel.

Wel, onze trafieken hebben zich verlegd: meer naar Londen en de Theems, Hull, het Humber-gebied en Schotland. De meeste handel gaat vanuit de Europese Unie naar het Verenigd Koninkrijk. Als Europese producten

“Pleiten voor een harde brexit betekent snijden in ons eigen vlees”

iets duurder worden, komt er misschien meer trafiek in de andere richting.”

Coens sluit zelfs niet uit dat de brexit uiteindelijk een positief effect heeft voor de West-Vlaamse haven. “Vroeger deden we veel begeleide vracht: de trucker ging mee met de lading. Nu hebben we vooral onbegeleide transporten. In een tijd van paspoort- en andere toegangscontroles kan een vlotte douane-afhandeling van prijsgevoelige producten een voordeel zijn. Misschien kunnen we ook onze trafiek op Ierland versterken.”

U maakt zich geen zorgen?

JOACHIM COENS. “We moeten uiteraard waakzaam zijn. Maar de handel met Engeland is eeuwenoud: in de middeleeuwen werd in de Vlaamse Lakenhallen ook al Engelse wol verhandeld. Die

handel zal doorgaan. Alleen mogen we niet dom doen. Ik hoop dat de pragmatische school zal overheersen op de hardliners die de handel ondergeschikt willen maken aan de Europese natievorming. Gelukkig denken onze bedrijven expansief: Cobelfret en P&O Ferries leggen nieuwe schepen in of moderniseren ze; C.-Ro breidt uit, ...”

Zeebrugge is de grootste Europese autohaven. Loopt het uitbreidingsplan dat u in november voorstelde (152 ha extra boven op de bestaande 398 ha, met bedoeling van 2,8 naar





JOACHIM COENS

"Havens worden te veel als een geheel bekeken, terwijl het gaat om het totaal van veel aparte sectoren."

➔ **3,4 miljoen wagens te gaan in 2020)
vertraging op door de brexit?)**

COENS. “Afwachten doen we in elk geval niet. We willen ons marktaandeel nog uitbreiden. Wagens zijn toch minder prijselastisch dan voeding. Uiteraard, als de economie instort, treft dat ook de autosector. Maar de Britse premier Theresa May heeft aangekondigd dat ze er alles aan wil doen om de auto-industrie in haar land te houden. “Bovendien is de concentratiebeweging in de autosector ingezet. Ooit stonden we op gelijke voet met Bremerhaven, nu hebben we die overvleugeld. Van hieruit vertrekken grote en kleine schepen naar een veelheid van bestemmingen. Dat is een logistiek voordeel dat alleen maar groter wordt.”

De containertrafiek laten het afweten. Van 1,5 miljoen in 2010 naar amper 300.000 vorig jaar.

COENS. “De concentratiebeweging die we in de autosector zien, zien we ook bij de containers, maar dan in ons nadeel. Maar het is niet omdat de containertrafiek zich in Antwerpen en Rotterdam concentreren, dat er hier geen meer kunnen worden behandeld. Het wordt zaak een niche te vinden. Vergelijk het met de luchtvaart: we dachten vroeger dat Zaventem een hub zou worden zoals Frankfurt en Londen Heathrow dat zijn, maar naast die grote luchthavens heeft Brussels Airport ook haar niche, met vervoer naar Europa en Afrika.”

Wat kan de niche van Zeebrugge zijn?

COENS. “Met Seatrade hebben we een sterke poot voor voeding: kiwi's, lychees, koffie. In april krijgen we dankzij de Ocean Alliance opnieuw een verbinding met het Verre Oosten. Die komt er omdat de Chinese rederij Cosco deel uitmaakt van de alliantie, maar ook aandeelhouder is van APM Terminals. We rekenen ook op de diepvrieslading die in West-Vlaanderen sterk is vertegenwoordigd.”

Voor de containers is er een samenwerkingsverband met het Antwerpse Havenbedrijf. Hebt u al van

gedachten gewisseld met de nieuwe topman Jacques Vandermeiren hoe die moet evolueren?

COENS. “Wat nuttig is en wat kan, moeten we doen. We bekijken hoe we kunnen samenwerken in het hinterland, of we een betere scheepsverbinding kunnen inleggen tussen de twee havens, en een aantal ondersteunende zaken. Maar je moet daar de rol van de havenbedrijven niet overschatten: we kunnen faciliterend werken, de hinterlandlogistiek ondersteunen, maar meer niet.”

U zei eerder dat u dit jaar duidelijkheid wilde, of dat u andere opties zou verkennen.

COENS. “Zelfs als ons samenwerkingsverband niet de verhoopde resultaten oplevert, blijven we met Antwerpen samenwerken. We zitten in een wereld waarin niemand op zichzelf nog veel kan betekenen. Het heeft geen zin solitair te blijven, we moeten zo veel mogelijk op elkaar afstemmen. Wat in Ant-

“Voor de containers wordt het zaak een niche te vinden”

werpen gebeurt rond Nxt Port, heeft ook gevolgen voor ons. Omgekeerd kunnen wij ook iets betekenen voor de lading voor Antwerpen. De zogenoemde estuaire barges (binnenschepen die ook op zee kunnen varen, *nvdr*) zijn goed voor de twee havens.”

Voor overheidssubsidies blijven jullie wel concurrenten.

COENS. “Geld kan maar één keer worden uitgegeven. Als elke haven een nieuwe sluis wil, dan zullen die na elkaar worden gebouwd, niet tegelijk. Maar de eigenlijke concurrentie zit veel meer in de privésector.”

De containertrafiek dalen, maar voor stukgoed (+27,5%), fruit (+13%) en cruises (+28%) noteerde Zeebrugge vorig jaar wel prima cijfers. Waarom kunt u zich daar beter in de markt zetten?

COENS. “Havens worden te veel als een geheel bekeken, terwijl het gaat om het totaal van veel aparte sectoren. Neem het aardgas van de Fluxys-terminal: die trafieken stijgen en dalen, maar dat staat volledig los van wat met de cruiseschepen of containers gebeurt. Vorig jaar gingen ze achteruit, en dit jaar waarschijnlijk ook, maar dat is een marktgegeven. Vanaf 2018-2019 zullen ze waarschijnlijk stijgen, want dan komt het Russische lng naar hier. Maar dat zal geen enkele invloed hebben op pakweg de roro-trafiek. Die zijn gegroeid, maar 40 procent daarvan zijn Japanse wagens. Ten tijde van de tsunami kelderden die volumes, terwijl andere het beter deden.”

Gent wil fuseren met Vlissingen en Terneuzen. Is het voor Zeebrugge een optie om met hen of met Antwerpen samen te gaan?

COENS. “We werken nu al op vele fronten samen. Moet dat leiden tot een fusie? Fusies zijn altijd complex, en je bent voor lange tijd vooral met je eigen organisatie bezig. Ik wens Gent en Zeeland Seaports veel succes, maar eenvoudig is het niet: een transnationale samenwerking, die te maken krijgt met regelgeving van twee overheden, aparte bedrijfsculturen, verschillende personeelsswetevingen, ... Maar het kan zeker nuttig zijn. Terneuzen ligt in het verlengde van Gent: ze delen het kanaal en de sluis. In hun geval is het ook een vorm van risicospreiding, waardoor ze minder afhankelijk zijn van trafiek. “Dat speelt voor ons minder, want Zeebrugge is al een gediversifieerde haven. Met Oostende werken we samen voor cruises, maar voorts hebben zij geen commerciële trafieken meer, dus verder gaan dan de huidige goede afspraken heeft niet veel zin. Met andere havens zijn er trouwens altijd overlappingen. Gent heeft bijvoorbeeld een stevige fruitsaptrafiek, maar wij hebben dat ook, met Tropicana, goed voor 290 miljoen liter op jaarbasis. Mazda zit bij ons, maar ook in Antwerpen. Het is niet slecht dat er verschillende platformen zijn. Het zou risicovol en een verschraling zijn mocht elke haven maar één ding doen.” ☉