

* Het Laatste Nieuws/De Nieuwe Gazet, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Stad

Tien jaar geleden leek een fusie tussen de havens van Antwerpen en Zeebrugge nog een illusie. En zie: onder de nieuwe naam Port of Antwerp Bruges gaat dat nu toch lukken. De samensmelting moet eind 2021 geklonken zijn. De eengemaakte haven wordt de grootste containerhaven van Europa.

Het woord 'historisch' wordt wel vaker ijdel gebruikt, maar deze keer is het terecht. Na onderhandelingen van iets meer dan een jaar sloten Antwerpen en Brugge vrijdag een formeel 'tweestedenakkoord'. "Noem het een verloving, trouwen doen we binnen een jaar", zo ziet Antwerps havenscheper Annick De Ridder (N-VA) het afgesproken traject naar fusie.

De Ridder nam samen met Brugs burgemeester én voorzitter van de haven van Zeebrugge Dirk De fauw (CD&V) de honneurs waar. Beide politici worden ook respectievelijk voorzitter en ondervoorzitter van Port of Antwerp Bruges. Jacques Vandermeiren, huidig topman van Port of Antwerp, wordt voorgedragen als CEO. In de raad van bestuur krijgt Antwerpen zes zitjes, Zeebrugge drie (later twee). Daarnaast komen er vier onafhankelijke bestuursleden, met ook daar een regionale spreiding.

Groot, groter, grootst

Het Antwerpse overwicht is logisch. De jaarlijkse overslag van 231 miljoen ton goederen ligt vijfmaal hoger dan de 47 miljoen ton van Zeebrugge. In directe jobs ligt de verhouding op 6 tegen 1: 63.600 versus 10.100. Bij het Antwerps havenbestuur werken 1.500 man, in Zeebrugge amper 140. Antwerpen krijgt daarom in Port of Antwerp Bruges 80 procent van de aandelen in handen.

Genoeg cijfers. De vraag is waarom deze twee Vlaamse havens die elkaar vroeger liever de duvel aandeden dan samen te werken eindelijk samengaan. Het antwoord klinkt gevaarlijk simpel: omdat ze dan kunnen profiteren van elkaars troeven om hun marktaandeel verder te vergroten. Die troeven zijn immers niet min. Antwerpen is een wereldspeler in containers, heeft uitstekende verbindingen met de Europese industrie (zoals Duitsland) en maakt indruk met de grootste scheikundige cluster van Europa. Zeebrugge is de grootste autohaven ter wereld en heeft een erg belangrijke aardgasterminal.

Thierry Vanelslander ziet vooral voordelen. "De twee havens vullen elkaar mooi aan. Antwerpen zit voor containers om ruimte verlegen, Zeebrugge heeft plaats over. Antwerpen wil de stap zetten naar duurzame energie (zoals waterstof, red.) en Zeebrugge zal daarbij helpen. De havens zullen nu een stuk meer flexibiliteit kunnen aanbieden. Ze moeten dus niet meer elkaars klanten afsnoepen maar kunnen elkaars problemen oplossen."

Wat met de jobs?

De Ridder en De fauw leggen ook sterk de nadruk op de ambitie om de eerste wereldhaven te worden die economie, mens en klimaat verzoent. "We willen Europees marktleider worden voor groene waterstof. De productie in Zeebrugge kan dan via pijpleidingen naar de Antwerpse petrochemische industrie."

Twee havens samenbrengen, betekent ook gesleutel aan statuten. Dat probleem wordt de volgende maanden aangepakt. Een eenmaking houdt ook in dat je de verschillende haventarieven onder de loep neemt. Of er in een aantal ondersteunende diensten in Antwerpen en Zeebrugge door de fusie jobs sneuvelen? "We gaan bij deze operatie vanuit dat één plus één drie is", zegt een optimistische Annick De Ridder, die grapt dat ze eigenlijk wel een 'bureau aan het zeetje' ziet zitten. "De stap die we nu zetten, is een meerwaarde voor onze mensen. Over de arbeidsorganisatie zullen we met de vakbonden overleg voeren." Dirk De fauw bekijkt het ook van de goede kant: "De samensmelting kan ervoor zorgen dat men carrièrekansen krijgt die er in de aparte havenbesturen niet waren."

Wafelijzerpolitiek

Thierry Vanelslander ziet al bij al weinig nadelen voor het huwelijk. "De 80/20-verhouding tussen Antwerpen en Zeebrugge kan een gevoelig element blijven, maar Antwerpen heeft er geen belang bij om Zeebrugge te laten leeglopen. Hoe dan ook: de overheid hoeft nu voor die twee havens geen wafelijzerpolitiek meer te voeren. Op handelsmissies gedroegen de havens zich als concurrenten. Nu kan de overheid eerst kijken naar waar de noden écht zitten."

Transporteconoom

Copyright © 2021 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden