

Havenfusie Antwerpen en Zeebrugge is een feit. Wat is het belang van het economische huwelijk?

De Morgen - 28 Apr. 2022

Vandaag wordt het officiële startschot gegeven voor de eengemaakte haven Port of Antwerp-Bruges. Na jarenlange onderhandelingen is de havenfusie tussen Antwerpen en Zeebrugge eindelijk een feit. Maar wat is het belang van dit economisch huwelijk?

Om met de deur in huis te vallen. De cijfers achter het historische huwelijk tussen de twee belangrijkste havens van ons land doen duizelen. Samen vormen Zeebrugge en Antwerpen de op elf na grootste containerhaven in de wereld en de grootste haven voor overslag van voertuigen wereldwijd. Met een toegevoegde waarde van meer dan 20 miljard euro en bijna 13 procent van het bruto binnenlands product van Vlaanderen (4,5 procent voor heel België) noemt de nieuwe haven zich terecht de economische motor van de regio. Direct en indirect is de nieuwe haven goed voor 164.000 jobs en worden er 1.400 bedrijven gehuisvest.

Toch was de fusie lang geen evidentie. "Er is veel tijd verloren gegaan", zegt transporteconoom Christa Sys (UA), gespecialiseerd in de maritieme sector. "Persoonlijke ego's en politieke onwil hebben lang in de weg gestaan." Maar vandaag, bijna zeven jaar na de eerste commerciële samenwerking en ruim vier jaar na de eerste officiële gesprekken tussen beide havens, is de lancering een feit. Daarvoor was een politiek akkoord tussen de twee steden nodig, die elk volledig aandeelhouder waren van hun respectievelijke haven. Ongerustheid bij de havenarbeiders is er niet, volgens Marc Cattoor, vakbondsman voor BTB/ABVV in Zeebrugge. "Ons statuut blijft hetzelfde. Wij hopen dat dit een succesverhaal wordt en dat we ons als één groot havengebied wereldwijd kunnen verkopen."

80 procent Antwerps

"Toen er vroeger in de Vlaamse havencommissie over investeringen gediscussieerd werd, was de concurrentie tussen Zeebrugge en Antwerpen zo groot, dat ze nog liever hadden dat er geïnvesteerd werd in de haven van Oostende dan in elkaars haven", blikt Brugs burgemeester Dirk De fauw (CD&V), verantwoordelijk voor de haven van Zeebrugge, terug. "Nu spreken we met één duidelijke stem."

Al zal die stem vooral een Antwerpse tongval hebben. Want de nieuwe fusiehaven wordt gedomineerd vanuit de koekenstad. Zowel in de bestuurskamer als op het terrein. De gefuseerde NV is voor 80 procent in handen van de stad Antwerpen en voor 20 procent in die van Brugge. In de nieuwe raad van bestuur wordt de verhouding zes tegen drie, aangevuld met vier onafhankelijke bestuurders. De nieuwe raad van bestuur wordt voorgezeten door de Antwerpse havenscheper Annick De Ridder (N-VA), met als ondervoorzitter Dirk De fauw. De operationele leiding van de eengemaakte haven komt in handen van Jacques Vandermeiren (58), al sinds 2016 topman van Port of Antwerp.

Schaalvoordeel

Toch is het een van de belangrijkste troeven die beide havensteden naar voren schuiven voor de fusie en die ook bevestigd werd in een studie van consultancybureau Deloitte, die aan de basis lag van de onderhandelingen. "De complementariteit tussen beide platformen is groot", zegt Annick De Ridder. "In het geval van Antwerpen en Zeebrugge geldt één plus één is drie. We concurreren niet meer met elkaar, maar zetten onze economische power samen in. Samen zijn we weerbaarder. We zullen de investeringen aantrekken voor waar ze nodig zijn en we kunnen de gemeenschappelijke troeven van onze eengemaakte haven uitspelen naar klanten in binnen- en buitenland."

Die troeven ziet ook Sys, die in het verleden onderzoek deed naar de fusie van beide havens. "Schaalvoordeel en efficiëntiewinst om er twee te noemen. Al hangt veel af van de snelheid waarmee beide havens geïntegreerd worden. Het voordeel van zo'n fusie is het grootst in de eerste jaren. Het is van groot belang dat de karakteristieken van elke haven erkend worden en ze elkaar gaan versterken. Zo staat de haven van Zeebrugge sterk op het vlak van voertuigen en energie, met de LNG-terminal. Antwerpen heeft dan weer een grote petrochemische cluster, een goede landinwaartse ligging en een grote containertrafiek."

Argusogen

Een eerste grote uitdaging die waarnemers op dat vlak zien, is de aanpak van de containercapaciteit. Zo botst de haven van Antwerpen al een tijd tegen zijn limieten aan. In het eerste kwartaal van dit jaar ging de containertrafiek 11,6 procent achteruit tegenover een jaar eerder. "Extra containercapaciteit is primordiaal", erkent havenscheper De Ridder. "We zaten een aantal jaren geleden al vol en zitten vandaag op onze limiet. We zien trafiek wegvloeiën naar Rotterdam, Le Havre en Bremen. Gelukkig ook een deel naar Zeebrugge. Vroeger zouden we dat met argusogen bekeken hebben. Maar nu is het een deel van de oplossing om extra ruimte aan te bieden. Tegen 2029 moet het nieuwe Antwerpse dok er zijn, waarover recent een akkoord werd bereikt. In afwachting daarvan moeten we waar mogelijk extra capaciteit creëren", aldus De Ridder. "Dat kan bij ons in Zeebrugge", vult De fauw aan.

Groene transitie

Een ander heet hangijzer is de groene transitie. Niet voor niets wil de nieuwe haven zich profileren als 'de eerste wereldhaven die economie, mens en klimaat verzoent'. Zowel de politici van beide steden als experts zien op dat vlak mogelijkheden voor Antwerpen en Zeebrugge om elkaars positie te versterken. Zo is in Antwerpen de ambitie om tegen 2030 de CO₂-uitstoot van de haven met de helft te verminderen, goed voor 9 miljoen ton CO₂. Daarvoor haalden Air Liquide en BASF recent een enorme Europese innovatiesubsidie van 360 miljoen euro binnen. Daarmee wordt een project gefinancierd om CO₂ af te vangen, op te slaan en later te hergebruiken. "Daarmee worden we een pionier", zegt De Ridder.

Zeebrugge staat vandaag al sterk op de energiemarkt, met de LNG-terminal voor vloeibaar gas en goede connecties naar het Verenigd Koninkrijk en de Scandinavische landen. Maar met de klimaattransitie die eraan zit te komen, denkt De fauw al volop aan de omschakeling naar (groene) waterstof. "Als test wordt een kleine waterstoffabriek gebouwd. Bovendien vergt het slechts

kleine technische aanpassingen aan de terminal om van vloeibaar gas naar waterstof te switchen. Zo kan Zeebrugge de Europese toegangspoort worden voor waterstof. En door de fusie hebben we in eigen huis meteen enorme mogelijkheden op het vlak van afname, met de chemische cluster in Antwerpen", aldus De fauw. "Samen worden we dé energiepoort naar Europa", concludeert De Ridder.