

*De fusie mag dan veel lofoogsten, ze is geen wonderoplossing voor bestaande problemen. In Antwerpen is vooral het plaatsgebrek acuut. Ook de verbinding tussen de twee fysieke havens is problematisch.*

De Antwerpse haven schurkt al jaren tegen haar limieten voor containeropslag aan, wat zich stilaan doet voelen in de cijfers. Al viel er eind maart goed nieuws uit de lucht: door een akkoord met de Wase protestgroepen kan het nieuwe tweede getijdendok op de Linkerscheldeoever er komen. Met het plan Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA) komt er ruimte voor zeven miljoen containers bovenop de bestaande vijftien miljoen.

“Die timing is geen toeval, zo net voor de officiële havenfusie”, meent Eddy Van de Voorde. “Dat neemt niet weg dat het ECA een levensbelangrijk akkoord is. Deze uitbreiding moet zo snel mogelijk gerealiseerd worden. De ingebruikname van het dok zou voor 2029 of 2030 zijn, maar Antwerpen heeft die extra capaciteit nú al nodig.” Rederijen verschuiven al containercargo naar andere havens: niet alleen naar Zeebrugge, maar ook naar concurrenten als Rotterdam en Le Havre. In die Franse stad heeft MSC, een van de grootste rederijen ter wereld, zelfs twee containerterminals gekocht, wat de onrust over een structurele afleiding van trafiek doet toenemen.

Waar Antwerpen al jaren uitkijkt naar zijn nieuwe dok, geldt in Zeebrugge hetzelfde voor een nieuwe zeesluis. Die sluis met een kostprijs van 1,3 miljard euro moet grote zeeschepen toegang geven tot de achterhaven. Vooral voor de auto-overslag is dat een cruciaal dossier. Zo koos Tesla onlangs nog voor Zeebrugge als importhaven voor West-Europa.

## Beperkte infrastructuur

Bestuurlijk één haven, fysiek twee aparte. En de verbinding tussen beide havens mangelt serieus, zegt transporteconoom Thierry Vanelslander (UAntwerpen). “De hinterlandverbindingen zijn problematisch. Het enige wat nog enigszins werkt, is vervoer met vrachtwagens via de weg - los van de files dan. Via het spoor is de infrastructuur zeer beperkt. De binnenvaart kampt met grote beperkingen op de Ringvaart in Brugge. De estuaire binnenvaart, met versterkte binnenschepen van Zeebrugge via kust en Schelde naar Antwerpen, is vaak niet winstgevend. De fusie zal niet automatisch tot oplossingen leiden, want deze verbindingen komen tot stand via private operatoren en niet via de havenautoriteiten. Al helpt het dat Antwerpen en Zeebrugge nu met één mond spreken en er geen bestuurlijke blokkering meer is.”

Ook haveneconoom Theo Notteboom, als hoogleraar verbonden aan de universiteiten van Antwerpen en Gent, erkent het belang van goede verbindingen tussen beide havens. “Het fusieverhaal kan alleen maar slagen als dit infrastructuurverhaal volgt. Dat vraagt grote investeringen, maar het is van strategisch belang voor heel Vlaanderen en zijn logistieke rol in Europa. Er komen nog heel wat leuke denkoefeningen aan om dit alles concreet te maken en commercieel te kunnen verpakken.” Maar wat nu nog een zwakte is, kan volgens hem een troef worden. “Klanten die in één haven op twee locaties kunnen zitten, zowel aan de kust als landinwaarts: dat is een interessante combinatie die Rotterdam niet heeft.”

## Wat met havenarbeid?

Ook aan de moeizame zoektocht naar arbeidskrachten zal de fusie voorlopig weinig verhelpen. In Zeebrugge tellen ze 1.400 vacatures, in Antwerpen zoeken ze op korte termijn een duizendtal dokwerkers en evenveel magazijniers. In beide havens is er momenteel zoveel werk dat er quasi overal tekorten zijn. Door extra inspanningen zoals jobbeurzen en nachtlessen voor bepaalde opleidingen verwachten ze in Antwerpen tegen het einde van het jaar de poule havenarbeiders min of meer op peil te hebben.

De algemene teneur is dat er in Zeebrugge “soepeler” wordt omgesprongen met de vrij strikt gereguleerde havenarbeid. Zo zei Marc Adriaensens van Apzi-Voka, de koepel van Zeebrugse havenbedrijven, onlangs in De Tijd: “Hopelijk verschuift de flexibele havenarbeid naar Antwerpen en niet omgekeerd.”

“Grote pech voor Adriaensens, want ik heb andere ideeën in mijn hoofd”, reageert Marc Loridan, voorzitter van de socialistische vakbond BTB-ABVV voor de Antwerpse haven. “Er zijn inderdaad verschillen qua manier van werken, het zijn dan ook verschillende havens. Maar heel dit fusieverhaal verandert niets aan onze havenarbeid. Daarom hebben wij ons ook redelijk afzijdig gehouden.”