



'Zeebrugge moet voorhaven van Antwerpen worden' - 29/01/2011

BRUGGE/DAMME - Joachim Coens is begonnen aan zijn tiende jaar aan het hoofd van de Zeebrugse haven. De afgelopen jaren is de totale tewerkstelling in en rond de haven gestegen van 21.000 tot meer dan 25.000. 'We zijn gegroeid van een Europese naar een wereldhaven.'

Toen hij in maart 2001 begon als voorzitter, was Zeebrugge een haven waar per jaar 32 miljoen ton goederen verhandeld werden, de verbindingen waren voor een groot stuk op Engeland gericht en een schip dat vierduizend containers kon vervoeren werd toen als een reus van de zee bestempeld.

'Tien jaar later zitten we aan 50 miljoen ton, in plaats van een Europese zijn we een wereldhaven geworden en de containerschepen die naar hier komen zijn gemiddeld vier keer zo groot geworden', zegt Coens. Op de nieuwjaarsreceptie van de haven schetste de havenvoorzitter welke metamorfose Zeebrugge heeft ondergaan dit jongste decennium.



'De belangrijkste verandering is de enorme groei van de containertrafiek', zegt Coens. 'Vooral dan op Azië. Het aandeel van de Aziatische markt in Zeebrugge is gestegen van zes naar dertig procent. Het belang van Europa is verminderd van 75 naar 60procent.'

De haven werd enorm uitgebreid, letterlijk dan. 'In 2001 was 600 hectare in het Zeebrugse havengebied bebouwd', zegt Coens. 'Dat is nu 845 hectare, onder meer door de uitbouw van het Albert II-dok, de LNG-terminal, de Bastenakenkaai, de terreinen van Toyota en Bridgestone, de maritiem-logistieke zone en ga zo maar door. En we hebben nog plaats: in het noorden een tachtigtal hectare, tachtig in de maritiem-logistieke zone en 150 aan het zuidelijke kanaaldok.'

Op tien jaar tijd kwamen er 500 dokwerkers bij in Zeebrugge: hun aantal ging van 1.000 naar 1.500. 'De directe tewerkstelling in de maritieme sector, die dus direct aan de haven gelinkt is, is gestegen van 4.023 naar 5.316', zegt Coens. 'De indirecte tewerkstelling ging omhoog van 5.837 naar 8.926. De totale tewerkstelling is hier met 44procent gestegen. Dat zijn zeer goede cijfers. Tel je alles samen, ook de niet-maritieme sector, dan kom je aan 25.445 mensen die direct of indirect in de haven werken. In 2003 waren dat nog 21.000 mensen.'

Oude zaag

Het is de vorige jaren niet anders geweest, maar ook nu weer wordt het nieuwe jaar 'cruciaal' genoemd voor enkele belangrijke dossiers in de haven, zoals de verbreding van het Schipdonkkanaal. Dat dossier wacht al jaren op een doorbraak en Coens heeft zich er de laatste twee jaar bijna niet meer over uitgesproken.

'Ik wil niet als een oude zaag bestempeld worden', zegt Coens. 'De Vlaamse regering heeft in 2006 bekendgemaakt dat ze de verbreding van dat kanaal zou onderzoeken. Dat onderzoek zou twee of drie jaar duren. Als je dan vaststelt dat er na drie jaar helemaal niets is beslist, dan moet je je afvragen of je moet blijven kloppen op diezelfde nagel of zwijgen. Uiteraard gaat het om een belangrijk dossier. Onze ecologische voetafdruk wordt cruciaal: hoe energie- en milieuvriendelijk raken de goederen die in Zeebrugge gelost worden weg uit onze haven? Dat wordt een belangrijk argument voor bedrijven om te kiezen voor de ene of de andere haven. Een 'natte' verbinding met het hinterland is daarom van levensbelang. Wat dat dan concreet moet zijn? Wij staan open voor alles. Als er aan andere projecten gedacht wordt dan aan de verbreding van het kanaal, dan moet men dat ook zeggen. Maar het studiewerk moet toch ooit eens afgeraken.'

Liefde voor Antwerpen

Opmerkelijk is dat Coens steeds luider pleit voor een betere samenwerking met Antwerpen. De liefde tussen de twee grootste Vlaamse havens staat op dit moment behoorlijk dicht tegen het vriespunt, maar dat kan en moet beter, vindt Coens. 'De grote logistieke bedrijven zijn wereldspelers geworden die met steeds grotere schepen steeds minder havens aandoen. Daarover wordt beslist in Singapore, Shanghai en ga zo maar door. Moet je je dan als Vlaamse havens die zo dicht bijeenliggen nog gaan bezighouden met afzonderlijke systemen om ladingen te traceren? Met afzonderlijke douanesystemen? Neen, je moet dat samen doen.'

'Het is van belang dat Antwerpen ons als hun 'voorhaven aan de zee' ziet, in plaats van als een concurrent die voor hun voorkeur ligt. Wij moeten de voorhaven van Antwerpen worden. Het alternatief is dat Antwerpen de achterhaven van Rotterdam wordt.'

Een goeie verstandhouding met Antwerpen is dus crucialer dan die met Oostende. Nochtans wordt al een tijd onderzocht of Zeebrugge en Oostende niet beter zouden fusioneren. 'Met alle respect: dat is een dossier van mindere orde', zegt Coens. 'We hebben al die studies doorlopen en we hebben gezien dat we op bepaalde punten, zoals het cruiseverkeer en de energiesector, goede allianties kunnen smeden. Of daar dan per se een bestuurlijke fusie moet aan gekoppeld worden? Dat is aan de politiek om te beslissen.'

Het blijft een teer punt, want Coens is uiteraard zelf nauw met de politiek verweven. Hij is als CD&V-politicus voorzitter van de haven, maar tegelijkertijd is hij gedelegeerd bestuurder. Oostende en Antwerpen doen dat anders: zij hebben een 'politieke' voorzitter (Johan Vande Lanotte en Marc Van Peel) en een 'onafhankelijke' gedelegeerd bestuurder. De Brugse Open VLD veegde Coens daarover onlangs de mantel uit. 'Ach, ik vind niet dat je dat soort discussies in de krant of op een nieuwjaarsreceptie moet voeren', vindt Coens. 'Dat is iets wat intern in de haven besproken moet worden.'

Burgemeesterssjerp

En houdt Coens het nog vol tot 2021? 'Dat weet ik echt niet', zegt hij. 'Ik heb een heel boeiende job, een mix van economie, ondernemerschap, politiek en nog talloze andere facetten.'

Coens wordt meer dan eens getipt om bij de verkiezingen van 2012 een belangrijke rol te spelen in

Brugge en misschien zelfs een gooi te doen naar de burgemeesterssjerp daar. 'Maar dat is niet aan de orde', zegt Coens.

Tom Le Bacq