

‘Claims van reders en operators sluit ik niet uit’

De topman van de Antwerpse haven, Eddy Bruyninckx, sluit acties van Vlaamse bedrijven om Nederland te dwingen de Westerschelde snel uit te baggeren niet uit.

Door onze redacteur
PIET DEPUYDT

ROTTERDAM, 8 SEPT. De Antwerpenaar voelt zich op zijn ziel getrikt door het conflict met Nederland over het uitbaggeren van de Westerschelde. En algemeen directeur Eddy Bruyninckx (58) van het Antwerpse Havenbedrijf voelt zich bijna een Sinjoor (bijnaam voor een Antwerpenaar). Hij is geboren in Stabroek, ten Noorden van de Scheldestad, en begrijpt het dralen van Nederland niet. „We willen Rotterdam niet van zijn superieure positie als diepzeehaven beroven”, zegt de haventopman. „Onze vraag is bescheiden: een diepgang van 13,10 meter om de haven bereikbaar te houden voor de grootste vrachtschepen.” Zo niet, dan zijn de gevolgen voor de Antwerpse haven „ernstig”, zegt hij.

U sluit mogelijke acties aan Vlaamse zijde niet uit?

„Er zijn verschillende mogelijkheden. En dan heb ik het niet over folkloristische acties zoals het verbod op het eten van Zeeuwse mosselen. Elke dag rijden er door de dynamiek van de Rotterdamse haven circa 16.000 Nederlandse trucks op de Antwerpse ring. Af en toe zijn deze trucks overladen. Controles zijn in dat geval niet abnormaal, want dergelijke voertuigen beschadigen het Vlaamse wegennet. Ik noem enkel maar ideeën die de voorbije dagen aan bod zijn gekomen. Door afgelopen weekend op kortdate wijze telefonisch contact op te nemen met zijn Nederlandse collega Balkenende heeft Vlaams minister-president Peeters getoond dat het ons menens is. Nederland moet in eerste instantie uitvoeren wat afgesproken is.”

Ondervindt de Antwerpse haven nu al schade van het uitstel van de verdieping van de Westerschelde?

„Kijk alleen maar naar de maatschappelijke kosten-batenanalyse die ook door het Nederlandse Centraal Planbureau is gemaakt [voor Vlaanderen liggen de baten op 0,6 tot 1,2 miljard euro, voor Nederland op 400 tot 700 miljoen, red.]. Ik verwijst naar de rederijen en terminaloperators die geïnvesteerd hebben in Antwerpen met de ver-



De groei van de haven van Antwerpen heeft te lijden onder de te geringe diepte van de Westerschelde. Foto Reuters

wachting dat de haven kan meespelen in de divisie van de grote containerschepen. Bedrijven zoals PSA of MSC. Zij zijn medeaandeelhouder in enkele van de belangrijkste terminals van de Antwerpse haven. Schadeclaims van dergelijke concerns sluit ik absoluut niet uit.”

Hebben PSA en MSC met u contact opgenomen over mogelijke schadeclaims?

„Er waren contacten. Maar ik noem geen namen.”

Volgens Antwerps havenwethouder Marc Van Peel loopt de haven nu al 141 miljoen euro aan inkomsten mis. Per jaar vertraging komt daar nog eens 70 miljoen euro bij.

„We bevinden ons in een economische crisis. Schepen worden opgelegd. Reders beslissen om de rotatie van hun zeevloot in te perken, hun schepen doen minder havens



Eddy Bruyninckx

aan, er wordt stevig geschrapt in de bestaand zeevaartroutes. Dit gebeurt in een oogwenk. En na de recessie is het bijzonder moeilijk om die lijnen terug te krijgen. De gevolgen voor Antwerpen zijn ernstig. Twaalf jaar geleden waren

containers goed voor een kwart van de totale overslag, nu vertegenwoordigt dat segment 55 tot 60 procent van het totale volume. De containervaart wordt bovendien gedomineerd door een beperkt aantal grote spelers.”

Denkt u dat Nederland het uitstel van de baggerwerken gebruikt om de Rotterdamse haven in de crisis uit de wind te zetten?

„Ik sluit niets uit. De onderhandelingen voor het uitbaggeren van de Schelde lopen al sinds 1998. Ik verberg niet dat mensen uit mijn omgeving geloven dat er protectionisme aan de zijde van de Nederlanders meespeelt, dat er Nederlandse functionarissen of ambtenaren zijn die ervan overtuigd zijn dat ze de belangen van de natie dienen door de verdieping van de Schelde tegen te houden.”

In april zei Vlaams minister-presi-

dent Peeters nog dat de Antwerpse haven de grootste van Europa moet worden, groter dan Rotterdam. Is dat waar alles om draait?

„Het is niet onze ambitie om met de verdieping van de Schelde zwaar in het offensief te gaan. Wij vragen een getijonafhankelijke diepgang van 13,10 meter. Dit is een zeer defensieve houding om Antwerpen bereikbaar te houden voor de grootste containerschepen. Dankzij onze haven die zeer diep landinwaarts ligt, zijn we in staat om het achterland te bedienen zonder het bestaande wegennet al te zeer te belasten. Ik heb er geen probleem mee dat Rotterdam een Tweede Maasvlakte bouwt om zijn diepzeehaven uit te breiden, net zoals ik al lang niet meer zenuwachtig wordt van initiatieven om de maritieme toegang tot Zeebrugge te verbeteren. Het wordt voor Noordwest-Europa echter een belangrijk taak om havens die

landinwaarts gelegen zijn, zoals Antwerpen, hun plaats te geven in het logistieke geheel.”

De Rotterdamse en Antwerpse haven leveren nog steeds slag om marktaandeel. Is toegevoegde waarde niet veel belangrijker?

„Denk nu niet dat ik elke ochtend opsta met het mes tussen de tanden en de gedachte: ‘hoe ga ik vandaag massieve pakketten van andere havens naar die van ons laten schuiven?’”

Is meer samenwerking tussen Europese havens niet de toekomst?

„We werken nu al op een aantal vlakken samen met Rotterdam, zoals op het gebied van milieu en veiligheid. Maar als complementair betekent dat de grote vrachtschepen aan Rotterdam worden overgelaten en de kleintjes naar Antwerpen kunnen varen, dan vind ik dat geen goede basis. Wij

erkennen de superieure toegankelijkheid van Rotterdam als diepzeehaven. Onze vraag voor een diepgang van 13,10 meter is een heel bescheiden vraag. Daarmee willen we de grootste schepen de mogelijkheid geven om in een getijdenvenster van 1 uur 36 minuten de haven uit te varen. Niemand hoeft er bang voor te zijn dat we Rotterdam van zijn superieure positie in Europa willen beroven.”

Stel, deze baggerwerken worden uitgevoerd. Wat is dan de volgende vraag van Antwerpen? Zeeschepen worden steeds groter en vragen een steeds grotere diepgang.

„Laat ons eerst dit project uitvoeren. Daarna zijn er nog tal van andere mogelijkheden om de toegang tot de haven te verbeteren. Een betere samenwerking bijvoorbeeld tussen het loodswezen, de scheepsdiensten en sluisplanning.”