

uit te zoeken op wie we het best kunnen focussen. China is een gigantisch land en het zou zonde zijn onze tijd te verdoen met de talrijke kleinere spelers. Die medewerkers zullen de grotere spelers met seminars en voorstellingen moeten overtuigen. We gaan proberen gewoontepatronen te doorbreken. Nu kiezen de Chinezen haast automatisch voor Rotterdam of Hamburg. We hebben nu een enorme troef met het akkoord over de uitdieping van de Schelde. De Aziatische schepen zijn immers enorme mastodonten die diep in het water liggen."

Met de Congolese haven Matadi hebben jullie contacten op een ander continent.

Eddy Bruyninckx: "We zijn al marktleider in Afrika en hebben wat bescheiden renovatiewerken verricht in Matadi, met de steun van het federale departement Ontwikkelingssamenwerking. Die zijn wel van een minder grote orde dan onze Aziatische projecten. Een bedrijf uit de Emiraten heeft nu een contract afgesloten in Matadi. Daar is wat beroering over ontstaan omdat de krant De Morgen deed alsof wij daardoor in zak en as zaten. Ik kan u verzekeren: dat valt goed mee."

Heeft de slechte reputatie van Karel De Gucht bij Kabila ervoor gezorgd dat Matadi gaat samenwerken met de Emiraten?

Eddy Bruyninckx: "Dat denk ik niet."

Over slechte reputaties gesproken: door enkele grote projecten lijdt uw bedrijf er in eigen regio ook onder: de haven als afstandelijk, vraatzuchtig monster.

Eddy Bruyninckx: "Dat klopt, en het is onze taak daar wat aan te doen. Wat weinigen weten is dat het Havenbedrijf enorm veel investeert in natuurbehoud. Duizend hectaren die waren voorbestemd om havengebied te worden, worden nu natuurgebied. We hebben twee mooie havenfietspaden aangelegd. We doen ook ons best om zo weinig mogelijk de Vlaamse wegen te belasten door de doorvoer naar het hinterland zoveel mogelijk te diversifiëren. We stimuleren de binnenscheepvaart waar het kan. Het aandeel van de binnenscheepvaart is al gestegen van 25 naar 35 procent. En we proberen al jarenlang de IJzeren Rijn er finaal door te krijgen, zodat we een volwaardige treinverbinding met het Ruhrgebied hebben. De trein is nu maar goed voor elf procent van het totale vervoer van containers."

De haven zou ook te weinig doen met de maritiem aangevoerde goederen.

Eddy Bruyninckx: "Dat is een onterechte kritiek. Volgens een studie blijft een derde van de met vrachtwagens vervoerde containers in het havengebied zelf. Een ander derde blijft in een straal van maximaal 150 kilometer rond de haven, waaruit blijkt dat

Antwerpen ook in de nabije omgeving voor werk zorgt. Het resterende derde is inderdaad bestemd voor transport op langere afstand."

Jullie zijn ook vragende partij voor de Oosterweelverbinding en de aansluiting van de Liefkenshoek-tunnel op de E17.

Eddy Bruyninckx: "Natuurlijk. De haven heeft de laatste jaren een paar enorme groeistoten gekend. De containertrafiek is elk jaar met 10 of meer procent toegenomen. We rekenen nu met een tragere groei van 7 à 8%. Op acht en een half miljoen TEU (*de containereenheid, red.*) is dat nog altijd 640.000 TEU groei per jaar. Dat is de capaciteit van de Europa-terminal, waarvan men in 1990 dacht dat hij de haven voor ettelijke jaren veilig zou stellen. Nu groeit de haven dus elk jaar met een Europa-terminal! En wat dat verkeer betreft: de verantwoordelijkheid voor de drukte op de Antwerpse wegen ligt maar voor een klein deel bij de haven. Slechts vier procent van het verkeer op de Antwerpse hoofdwegen is rechtstreeks gerelateerd aan de haven. Dat is niet te verwaarlozen, maar het is wel te relativeren. Zeker als je weet dat de haven ongeveer 200.000 banen creëert. Vaak worden we geconfronteerd met het NIMBY-syndroom: Not In My Backyard. De mensen staan achter de haven en infrastructuurwerken mogen misschien nodig zijn voor de economie, maar niet in de eigen achtertuin. Zo is ook de komst van het Waaslandse Saeftingedok broodnodig om internationaal mee te blijven spelen, al is daar momenteel geen grote haast bij. We hopen wel dat het project na de Vlaamse verkiezingen van 2009 snel de goedkeuring krijgt. Dan kan het dok klaar zijn tegen 2015."

Met het oog op een betere relatie met de burger organiseerde het Havenbedrijf dit jaar een jobbeurs. Hebben jullie zelf veel vacatures?

Eddy Bruyninckx: "Ja, vooral in de nautische en technische sector. Om aan de vraag te voldoen, besteden we veel geld aan vorming en opleiding. Maar het Havenbedrijf breidt ook op andere gebieden uit. Zo evolueerde onze communicatiedienst van een naar vijf medewerkers."

Tot slot: ook uw naam viel als mogelijke opvolger van de Antwerpse gouverneur Camille Paulus. Geen spijt dat u het niet bent geworden?

Eddy Bruyninckx: "Totaal niet, ik was ook nooit kandidaat, ik voel mij perfect in deze job. De haven heeft voor een Antwerpenaar een unieke uitstraling. Op onze infodag voor nieuwe werknemers, om de drie maanden, is mijn allereerste boodschap dat de haven zowat de enige plek is die Antwerpen echt op de wereld plaatst. Ex-burgemeester Lode Craeybeckx had daar een wondermooi citaat voor: 'Als de Antwerpenaar zijn hand in de Schelde steekt, voelt hij zich verbonden met de hele wereld.' x