

De haven van Zeebrugge, sociaal-economisch bekeken

Prof. dr. Frank Naert
Hogeschool Gent en Universiteit Gent
3/12/2007

Als het over havens gaat dan wordt er dikwijls gegoocheld met cijfers over de trafieken. De toename in die trafieken wordt dan aangehaald als een bewijs van het succes van een haven. Zo wordt voor de haven van Zeebrugge gewezen op de recordgroei in 2006: een stijging met 13,6 % tot 39,3 miljoen ton.

Enkele decennia geleden toen de aanzetten werden gegeven voor de ontwikkeling van de haven met de Vandammesluis, de uitbouw van de acherhaven, de LNG-terminal, de dammen in de voorhaven, werd in discussies echter vooral veel nadruk gelegd op de extra welvaart die deze ontwikkeling met zich mee zou brengen en op de jobs die erdoor zouden gecreëerd worden. Dit is inderdaad een beter referentiekader dan de trafiekgroei, toen, maar ook nu en nog meer in de toekomst: het gaat in de eerste plaats om de welvaart en om de jobs. Het gaat hem evenwel niet alleen om de welvaart en de jobs. Welvaart en jobs kunnen niet ten koste van alles worden nagestreefd. Er is ook de leefbaarheid, de veiligheid, de duurzaamheid. De tegenstelling tussen economie en ecologie is natuurlijk niet typisch voor de Zeebrugse haven, je vindt ze overal.

Verre van een volslagen maatschappelijke kosten-batenanalyse te maken, kunnen toch enige elementen die daarbij ter sprake moeten komen van naderbij bekeken worden. Deze punten zijn de volgende:

1. de strategische keuzes die men voor de Zeebrugse haven heeft gemaakt hypothekeren de welvaartscreërende kracht van de haven;
2. zelfs rekening houdend met die beperking scoort de Zeebrugse haven slecht op het gebied van welvaarts- en jobcreatie in vergelijking met Antwerpen en Gent.

1. Die strategische keuze is geweest om van de Zeebrugse haven een doorvoerhaven te maken. Men moet goed beseffen dat dat slechts één van de functies is van een zeehaven, naast de logistieke functie en de functie van de maritieme industrie.

In vergelijking met andere havens leidt dat ertoe dat de industriële functie in de afgelopen decennia minimaal ontwikkeld is. Men kan begrip hebben voor die keuze. Toen stond industrie nog gelijk met vervuiling (cf. de cokesfabriek). De vraag is of in de huidige context moet worden doorgedaan met deze keuze.

Laat mij eerst even stilstaan bij de gevolgen van die keuze. De economische consequentie is dat de havenactiviteiten in Zeebrugge weinig welvaart creëren en ook weinig jobs. Dat is gemakkelijk te illustreren met een paar cijfers. Mijn bron is het gekende jaarlijkse overzicht dat de NBB over de havens maakt. Daaruit leren we voor 2005 (en dat zal nu niet fundamenteel veranderd zijn) dat elke ton trafiek die in Antwerpen plaats vindt een toegevoegde waarde

(TW), een bijdrage aan onze welvaart, levert van 110,6 euro, zowel direct als indirect. In Gent is dat zelfs 317,8 euro. In Zeebrugge levert elke ton trafiek maar 41 euro op (zie tabel 1). Even veel als de welvaartscreatie interesseert ons de jobcreatie van deze trafiek. Voor elke miljoen ton trafiek zijn er in Antwerpen 953 VTE jobs. In Gent is dat 2950 jobs. In Zeebrugge slechts 590 jobs.

Tabel 1: Vergelijking met Antwerpen en Gent

2005	TW per ton trafiek in euro		VTE per mln ton trafiek	
	Direct	Totaal	Direct	Totaal
Antwerpen	57,9	110,6	386,4	953,3
Gent	158,6	317,8	1273,5	2950,5
Zeebrugge	22,6	41,0	301,2	590,1

Bron: NBB

Deze cijfers lijken dramatisch voor Zeebrugge. We kunnen er inderdaad niet om heen dat er omwille van historische keuzes weinig industrie is in Zeebrugge. We hebben geen chemische mastodonten, geen autofabrieken, geen staalindustrie zoals in Gent. Die lage TW en jobcreatie is dan een logisch gevolg van die keuzes uit het verleden.

2. Een tweede zaak die we leren zou ons echter nog meer moeten verontrusten. Zelfs als we rekening houden met de afwezigheid van die industrie en dus enkel vergelijken tussen de havens op basis van de zogenaamde maritieme cluster of de direct aan de haven gelieerde activiteiten zoals goederenbehandeling, scheepsagenten, expediteurs, dan krijgen we opnieuw een niet zo positief beeld van de Zeebrugse haven.

In de maritieme cluster levert 1 ton Antwerpse trafiek 18,2 euro TW op. In Gent en Zeebrugge is dit slechts de helft. 1 miljoen ton trafiek levert in Antwerpen 154 jobs op, in Gent 94 jobs en in Zeebrugge 129 jobs (zie tabel 2). Niet zo slecht dus, maar dan moeten we goed beseffen dat we in de 4451 jobs waarover we het hier hebben ook de 1500 jobs bij de Zeemacht vinden en de 325 jobs in de visserij (zie tabel 33). Twee sectoren die niet echt een boodschap hebben aan de ontsluiting.

Nog een andere manier om de cijfers te bekijken: in Gent zijn er 12,6 jobs in de niet-maritieme sector per job in de maritieme sector, in Antwerpen 1,6 en in Zeebrugge 1,4.

Het probleem van de lage jobcreatie in de maritieme cluster wordt soms nogal eens gemakkelijk weggeredeneerd met het argument dat de expediteurs in Antwerpen zitten en niet naar Zeebrugge willen komen. Op de keper beschouwd is dit uiteraard geen tegenargument maar een bevestiging van het probleem dat de schaafeffecten in Zeebrugge te gering zijn om voldoende positieve gevolgen op de tewerkstelling te kunnen veroorzaken. Het is een andere formulering van hetzelfde probleem.

Tabel 2: Vergelijking met Antwerpen en Gent

2005	TW in maritieme cluster per ton trafiek in euro	VTE per mln ton trafiek in maritieme cluster
Antwerpen	18,2	153,7
Gent	9,0	93,8
Zeebrugge	9,1	128,6

Bron: NBB

Er wordt ook opgeworpen dat men zich niet mag beperken tot de eigen regio en dat men ook de toegevoegde waarde en de jobs moet bekijken die dank zij de activiteit in de Zeebrugse haven elders in het land en ook in het buitenland worden gecreëerd. Dat is in essentie

TABEL 33 TOP- 10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IN 2005 (VTE's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Werkgelegenheid
1	ZEEMACHT	Openbare sector	1.527
2	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Elektronica	521
3	SEA-RO TERMINAL	Goederenbehandeling	461
4	FJORD SEAFOOD PIETERS	Handel	356
5	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Goederenbehandeling	322
6	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	294
7	N.M.B.S. HOLDING	Ander vervoer over land	229
8	CLEANDIENST	Andere diensten	204
9	D.D. TRANS	Wegvervoer	200
10	JABIL CIRCUIT BELGIUM	Elektronica	187
TOTAAL top-10			4.301

Bron: NBB.

natuurlijk wel juist, maar dergelijke kijk impliceert dat je dan ook andere aspecten in de analyse moet betrekken zoals de vragen of Zeebrugge wel de juiste locatie is voor de activiteiten die er nu gebeuren en welk gedeelte van onze welvaart en jobs eigenlijk in Antwerpen en Gent wordt gegenereerd. Dat tilt de discussie natuurlijk wel op een ander niveau dat niet noodzakelijk positief zou uitvallen voor Zeebrugge.

Ik denk dus dat we met een fundamenteel probleem zitten. We verwachten van een haven waarin zoveel belastinggeld is geïnvesteerd, waarvoor men nog zoveel geld vraagt en die zo'n grote druk legt op de omgeving, dat we daar welvaart en jobs voor terug krijgen en daar schort het in Zeebrugge dus wel een beetje aan.

Dus als we vandaag spreken over de ontsluiting van de Zeebrugse haven dan zou ik vooral willen weten hoe deze ontsluiting zal bijdragen tot het recht trekken van deze scheve toestand.

Er zijn heel wat maatschappelijke problemen met deze ontsluiting:

- de AX waar we in Knokke-Heist en meer bepaald in Westkapelle met heel wat schrik naar kijken,
- de geplande investeringen in Zwankendamme waar men precies ook niet zo gelukkig is,
- de plannen voor de Stinker en de Blinker waar men geen ecologist moet zijn om te zien dat dit toch wel een ingrijpende impact zal hebben op het landschap,

Deze maatschappelijke problemen zouden wel eens te maken kunnen hebben met een gebrek aan draagvlak bij de bevolking. Dat gebrek aan draagvlak zou me dunkt dan weer iets kunnen te maken hebben met de te geringe welvaartscreërende impact van de haven. Er zijn eenvoudigweg te weinig mensen die hun brood verdienen in de haven in vergelijking met het aantal mensen dat elders zijn brood verdient.

Uiteindelijk staan twee vragen centraal: wat met die lage welvaartscreërende kracht van Zeebrugge en quid met die ontsluitingsplannen?

Ten aanzien van de eerste vraag komt het er dus op aan het strategisch roer om te gooien en Zeebrugge niet alleen als doorvoerhaven te gebruiken, maar ook andere activiteiten aan te trekken waarbij vooral wordt gekeken naar het vermogen om toegevoegde waarde en jobs te creëren. Een positieve ontwikkeling van de laatste decennia is dat economische activiteiten tegenwoordig een stuk minder vervuilend zijn dan vroeger zodat we ons op dat vlak minder ongerust moeten maken.

Ten tweede is er de relatie met de ontsluitingsplannen. In de mate dat die betere ontsluiting alleen maar dient om nog meer containers van A naar B te brengen dan blijven we dus in hetzelfde bedje ziek: niet genoeg jobs en welvaart, teveel aanslagen op de ruimte. In de mate dat die ontsluiting op een of andere manier gekoppeld wordt aan een strategie die meer aandacht schenkt aan de bewuste aspecten dan is er misschien nog een punt te maken.