

Mijnheer de Voorzitter,

Geacht gezelschap,

leden van de Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht en de Belgische Vereniging voor Zeerecht,

Het is me een ware eer en een genoegen om vandaag als afsluiter te dienen op uw colloquium.

Het lijkt me ook een bijzondere uitdaging. Op het einde van een zo'n gevulde dag – en u heeft me nogal wat onderwerpen aangesneden – en in afwachting van de borrel en de bijhorende netwerking waarnaar u allen uitkijkt, is het niet direct een sinecure u toe te spreken.

Ik doe dit ook niet als expert in zee- of maritiemrecht en bewonder te zeer uw kunde ter zake. Tot u spreekt niet eens een jurist. Maar wel een advocaat voor de goede zaak. Optreden na promovenda Niessen en haar boeiend betoog, brengt me in een nog meer nadelige positie. Ik onthoud in elk geval dat, net zoals binnen- en buitenland zich meer en meer gaan overlappen, het ook niet zo eenvoudig is om het hinterland af te bakenen.

Maar natuurlijk lijkt het misschien toch wel een uitgelezen moment om me tot u te richten. Ik kan buigen op het feit dat ik me ergens tussen wal en schip bevind. Net heb ik een driejarige periode achter de rug als ambassadeur van de haven van Antwerpen. En sinds begin

september ben ik als Belgisch ambassadeur te Den Haag actief en ik kijk ernaar uit om volgende week mijn geloofsbrieven bij Zijne Majesteit Koning Willem-Alexander te kunnen afleggen. Ik ben de organisatoren dan ook zeer erkentelijk om me in dit precair stadium te hebben uitgenodigd.

Graag snijd ik met u drie thema's aan :

Eén, wat betekent dat nou een Ambassadeur van de Haven van Antwerpen ?

Ten tweede, wat kan ik vanuit die achtergrond zeggen over Antwerpen – Rotterdam. Nee, niet één of andere voetbalmatch in de champions league : dat is voorbehouden binnen enkele dagen voor Standard Luik en Feyenoord. Trouwens, Antwerpen speelt al een tijdje jammer genoeg niet meer in die eredivisie. Ik wil het hebben over de twee grootste Europese havens en wat zich daartussen allemaal afspeelt.

Ten derde wens ik eventjes met u enkele bedenkingen, gedachten mee te geven omtrent wat mij te wachten staat als Belgisch Ambassadeur te Den Haag in de komende jaren.

I.

Een ambassadeur van de haven van Antwerpen, dus. Wat is dat nou ? Deze vraag heb ik steevast gesteld gekregen in Antwerpen, maar net eerder hier in Nederland.

Is dat een diplomatieke post ? Wat doe je dan ?

- Detachering; andere grote bedrijven; ook FR, VK, NL (R D Shell);
- Uitbesteding ; diplomatieke ervaring ten gunste van havens;
- Protocol; ontvangsten; onderhoud van relaties met de diplomatie en exportagentschappen; lobbyen naar overheden; deelname aan handelsmissies; havendagen; ontvangst ministeriële en andere delegaties;...
- Het betekent in feite twee werelden, twee netwerken die elkaar soms, maar ook niet steeds overlappen, nauwer bij elkaar brengen om beter bij elkaar aan te sluiten;
- Het is een in praktijk brengen van economische diplomatie

In een wereld van globalisering, waarin handel een enorm groot belang heeft, zeker voor een land als België, is dit zeker geen waanzinnig idee. Zie de maritieme transport verantwoordelijk voor meer dan 90 % van de wereldhandel in goederen. Zie het belang van handelsakkoorden. Zie ook de internationale

afspraken, niet enkel mbt handel, maar ook op vlak van milieu of energie.

Zie ook de link naar nieuwe groeilanden waar nieuwe infrastructuur en haveninfrastructuur nodig is en waar assistentie in opleiding, capacity building, nodig is en waar ook investeringen in nieuwe transportinfrastructuur gebruik kunnen maken van onze expertise. De haven van Antwerpen heeft hiervoor twee dochtermaatschappijen , APEC en PAI. Zij verschaffen respectievelijk opleiding in havenmanagement in meer dan 150 landen en reiken expertise aan in havenontwikkeling van India, over Ivoorkust en Congo, tot in Brazilië.

Maar een ambassadeur begeeft zich ook op terreinen waar handelsfacilitering kan gebeuren op vlak van douane of waar samenwerking nodig is om illegale trafieken beter aan te pakken. Dit reikt van namaakproducten, over mensenhandel, tot handel in illegale goederen (drugs en andere). Ook hier is samenwerking met vele verschillende diensten en instellingen (denk maar aan douane, de World Customs Union in Brussel, de UNODC in Wenen...) nodig en kan instrumenteel worden bijgedragen. U heeft zelf over piraterij gesproken en ook daar is een link met diplomatie en defensie vanzelfsprekend zichtbaar.

Ik hoop u hiermee enigszins duidelijk te hebben gemaakt dat een dergelijke functie zijn nut heeft, zowel voor de haven als voor de

diplomatie. Want ook aan collega's diplomaten op post, uitdragen hoe belangrijk de haven is voor onze Vlaamse en Belgische economie behoort natuurlijk tot de opdracht.

Dames en Heren, ik zie niet alle gezichten, maar meen uit de namenlijst een aantal vertrouwde personen te herkennen. Maar anderen denken misschien : ach, lijkt me wel interessant, een goed contact, en weet ik pas net wanneer die uit functie is. Geen erg : ik kan u melden dat mijn voorganger te Den Haag, ambassadeur Geerkens sedert deze week deze functie heeft ingenomen en wij dus van stoeltjes zijn gewisseld. Dus mocht u nood hebben aan contact met de havenambassadeur van Antwerpen : die staat heel zeker ter beschikking.

II. Het brengt me niettemin bij het tweede onderwerp waarover mij werd gevraagd toch iets te zeggen : de havens van Antwerpen en Rotterdam.

Dames en Heren,

Het lijkt steeds een zeer gevoelige snaar want wanneer over Antwerpen / Rotterdam wordt gesproken, dan springen voor velen problemen voor de geest : verdieping Westerschelde, Hedwigepolder, Yzeren Rijn... ik zie aan uw reactie dat dit inderdaad een belletje doet rinkelen...

Maar er hoeft geen schroom te zijn om hierover te praten. Er is immers ook een bredere context van begrip en samenwerking. De Delta samenwerking; de verstandhouding als goede burens ; ik verwijs naar het feit dat vorig jaar de 150^e verjaardag van de tolvrije Schelde – internationaal krijgt zoets een weerklank en het is niet alle buurlanden gegeven om op zo'n intensieve wijze gezamenlijk beheer uit te oefenen van de Schelde.

Ik mag ook verwijzen naar het Schelde-Rijnkanaal. Dit kanaal dat Antwerpen en Rotterdam en de Nederlandse grote rivieren verbindt en dat volgend jaar aan zijn 40e verjaardag toe is, is van uitzonderlijk grote waarde en wordt gekenmerkt door een

bijzonder intensieve benutting. Binnenvaart is voor Antwerpen en Rotterdam belangrijk.

II.

De haven van Antwerpen.

Laat me een aantal zaken zeggen over haar opzet en organisatie.

Dit is van belang om gelijkenissen en verschillen aan te merken en een correcte vergelijking te kunnen maken met de haven van Rotterdam die als referentiepunt dient. En wat een referentie !!

1. Organisatie

De haven van Antwerpen is net zoals de haven van Rotterdam een haven die wordt gerund als een publiek bedrijf en volgens het landlord principe. In Antwerpen is de enige aandeelhouder de Stad Antwerpen. De verzelfstandiging van de Rotterdamse haven heeft zich anders ingevuld met een sterkere aanwezigheid van het Rijk.

2. Missie en Belang

Als bedrijf wensen we winst te maken, maar niet zoals bij privé-bedrijven om dit aan de aandeelhouders uit te keren, maar wel om bij te dragen aan de welvaart van de stad en de regio, met andere woorden : een bloeiende haven voor een welvarende

regio. Onze hoofdmissie is immers geen winstgeneratie persé, maar wel het verzekeren van een zo groot mogelijke en duurzame toegevoegde waarde van het ons vertrouwde havengebied. Dit vertaalt zich concreet in tewerkstelling en welvaart :

De Antwerpse haven (begrijp hieronder de ongeveer 900 bedrijven die in de haven aanwezig zijn) staat immers voor ongeveer 60 000 directe tewerkstellingsplaatsen en 85000 indirecte tewerkstellingsplaatsen. De totale toegevoegde waarde bedraagt ongeveer 20 miljard euro per jaar. Dit vertegenwoordigt 8,9 % van het Vlaamse BBP en 5,1% van het Belgische BBP. Aldus wensen wij als Havenbedrijf een missie van openbaar belang te vervullen.

De vraag is dus wat kunnen Antwerpen en Rotterdam aan elkaar hebben?

Het antwoord hierop is meervoudig en genuanceerd, en dit is niet enkel zo omdat een diplomaat dit tot u zegt.

Het is immers zo dat we als aparte entiteiten in een vrije markt omgeving elkaars concurrenten zijn. En vrij directe concurrenten want gelegen in een zelfde delta, met een belangrijk gedeeld hinterland. Concurrenten die trouwens in dezelfde Super League

spelen. Want het is effectief zo, wanneer de top 10 van wereldhavens meer en meer wordt ingenomen door Aziatische, zeg maar Chinese havens, dan betekent dit op zich geen enkele concurrentie voor ons, integendeel. Maar wij concurreren elkaar toch wel in de range Le Havre-Hamburg. Deze concurrentie is gezond en dat houdt ons levendig, actief, innoverend, scherp en ondernemend. Het levert ons ook uitstekende resultaten. We zijn havens van wereldklasse met een mooie omzet en een uitstekende reputatie. Dit geldt trouwens niet enkel voor het overslag gebeuren maar ook voor logistieke activiteiten. Ik verwijs ter zake naar het rapport dat eerder dit jaar werd gepubliceerd door de Wereldbank getiteld "Connecting to Compete : Trade Logistics in the Global Economy." Hierin wordt ook de Logistics Performance Index (LPI) opgenomen waarbij de daadwerkelijke doeltreffendheid van de trade supply chain of van de logistieke performantie wordt gemeten. We mogen met trots vaststellen dat het Europese continent de zeven eerste plaatsen inneemt, met aan de top Duitsland gevolgd door Nederland en België. Voor ons beide landen betekent dit een verbetering van respectievelijk 2 en 6 plaatsen.

Concurrenten die echter geconfronteerd worden met zelfde uitdagingen: internationaal zowel als lokaal. Ik som er een paar op :

- De wereldeconomie verandert wegens geografische verschuivingen, maar ook wegens verdergezette joint-up productie : de internationale value chain is een bijzonder belangrijk gegeven voor de havens, want het verandert vaak de aard van de goederen (meer intermediaire goederen) en zorgt ervoor dat de haven één schakel in een lange keten wordt;
- door afschaffing van handelsbarrières worden niet-tarifaire barrières meer in het daglicht geplaatst; het belang van consistentie tussen verschillende beleidsdomeinen : handel, douane, transport, cross border trade facilitation ...neemt toe;
- De internationale financiële en economische crisis heeft ernstige effecten gehad voor productie zowel als consumptie en heeft de wereldhandel en dus de havens getroffen; dit is belangrijk voor vooropgestelde doelen gezien gemaakte investeringen, zowel door de rederijen als door de terminaloperatoren of nog door de havens;
- De strijd tegen klimaatwijziging en ten voordele van een properder klimaat zorgt voor uitdagingen voor scheepsbouwers, rederijen, havenautoriteiten;
- Niet enkel leefmilieureisten maar ook kostenfactoren zoals arbeid of de energieprijis – het volstaat te verwijzen naar het

“schalievoordeel van Saoedi-Amerika”- wegen op de industrie in onze havens;

- Steeds grotere schepen worden gebouwd en dit tijdens een periode van overaanbod na de crisis;
- Een toenemende concentratie treedt op bij de containerrederijen;
- De internationale handel blijft stijgen (tussen 1995 en 2011 is de goederenhandel in volume meer dan verdubbeld) wat ook zijn impact heeft op het toekomstplannen;
- De doelstellingen van duurzame ontwikkeling genereert ook gevolgen voor ruimtelijke planning, de regeling en de organisatie van diensten, de vraag naar milieuvriendelijke logistieke oplossingen, om aldus ook het maatschappelijke draagvlak te behouden;
- Wij worden geconfronteerd met de uitdaging om banen te creëren maar ook ingevuld te krijgen.

Naast gemeenschappelijke uitdagingen delen beide havens ook voor een stuk hetzelfde hinterland en vertonen vandaar ook dezelfde belangstelling. Ik moge een aantal voorbeelden geven :

i) Het was treffend vast te stellen vorig jaar hoe de Rotterdamse haven in aanloop van de Duitse verkiezingen een bericht de

wereld instuurde, maar voornamelijk richting Duitsland, met een aantal aanbevelingen voor infrastructuur- en andere investeringen die de haven van Rotterdam van Duitsland verwachtte. Wij konden als haven van Antwerpen deze paper perfect mee hebben onderschreven.

ii) Wij vinden elkaar in een gezamenlijke interesse voor de versterking van spoorverbindingen met NRW, inclusief delen we het belang van een revitalisering van de Ijzeren Rijn;

iii) Wij vinden elkaar in de gedeelde wens om gezamenlijk te investeren in dit Hinterland : wij hebben – zij het tevergeefs – gezamenlijk een bod gedaan op de aandelen van de haven van Duisburg die door de federale overheid werden verkocht; of nog we bestuderen samen een mogelijke deelname aan de ontwikkeling van het project Reisholz in de Neuer Dusseldorfer Häfen.

iv) We reageren op zelfde wijze ten aanzien van de Seeverkehrsprognose zoals die door de Duitse autoriteiten voor het toekomstig gebruik van de Belgische, Nederlandse en Duitse havens wordt voorgesteld;

Maar u stelt doorheen deze voorbeelden reeds vast : we “share and care” een aantal gelijkaardige zaken, EN, en dat is belangrijk,

we “compete and collaborate...” Met andere woorden wij zijn niet enkel concurrenten maar ook collega's : Coll-currenten !

Laat me toe om een zestal domeinen aan te wijzen waarbinnen samenwerking gebeurt of aangewezen is.

1. In de eerste plaats kan ik terug verwijzen naar de gemeenschappelijke uitdagingen. Deze bieden ons vele mogelijkheden van samenwerking, met name omdat we veel van deze uitdagingen vanuit een zelfde vertrekpunt ervaren : eenzelfde geografische ligging en eenzelfde socio-economische omgeving. Dit biedt met andere woorden veel mogelijkheden om met elkaar ervaringen te delen, te zoeken naar best practices. Ze kunnen vaak een zeer concrete vorm aannemen : wat zijn de ervaringen van de brandweer bij het blussen van bepaalde branden ? Vorig weekend nog werden dergelijke oefeningen succesvol gehouden. Hoe pakken we de drugsproblematiek in concreto aan ? Welke preventieve en veiligheidsmethodes hanteren we ? het is duidelijk dat deze uitdagingen ons enkel maar dichter bij elkaar kunnen brengen.

2. In de tweede plaats spelen we in eenzelfde institutionele omgeving. Ik verwijs hierbij naar de International Maritime Organisation (IMO) en naar de Europese Unie. Een

gemeenschappelijk optreden is vaak aangewezen en gebeurt ook. Wij werken samen in het kader van de Europese besluitvorming binnen of buiten het kader van de ESPO (de European Sea Ports Association) bijvoorbeeld naar aanleiding van de havenverordening of nog in het kader van het IMO, bijvoorbeeld recent nog via een gemeenschappelijke stellingname inzake de reductie van NOx emissies voor nieuwe schepen die op de Noord Zee en in het Kanaal varen vanaf 2016. Binnen de EU vinden we elkaar ook vanzelfsprekend in het kader van projecten en corridors die voor ons beiden prioritair zijn.

3. Het derde domein is eerder reeds aangehaald, dat van het hinterland en de concrete vormen van samenwerking die zich daar aanbieden, ondanks de concurrentie aspecten die er zeker zijn.

4. Rotterdam en Antwerpen vinden elkaar ten vierde ook terug in het kader van het nabuurschap dat het best tot uiting komt in de context van de Vlaams Nederlandse Delta. Overleg gebeurt aldus met steden, zeehavens, bedrijfsleven en kennisinstellingen en wordt de economisch-logistieke ontwikkeling van de regio behartigd. Er is in dat kader een apart zeehavenoverleg en over

een gemeenschappelijke visie voor de Delta wordt onder meer met leefmilieu-NGO's overlegd.

5. Het wordt daarenboven wat concreter wanneer we kijken naar specifieke projecten. En hier delen beide havens steevast dezelfde mening : door het samen ontwikkelen van concrete projecten kunnen we echt veel aan elkaar hebben. En er zijn prachtige voorbeelden : de ontwikkeling van de Environmental Shipping Index is ontsproten uit een Antwerps/Rotterdams initiatief dat vijf jaar later is uitgegroeid tot een wereldwijd initiatief. Een Gezamenlijke studie is lopende inzake mogelijk verdere ontwikkeling van pipelines. Mag ik terzake aanstippen dat Rotterdam en Antwerpen elkaar via de bestaande RATPL (Rotterdam Antwerp Pipe Line) best goed vinden en maar al te goed beseffen dat er een sterke synergie op dit vlak bestaat ?

6. Deze bemerking leidt me tot een zesde categorie, namelijk deze van de samenwerking op vlak van commerciële of marketing aanpak. En een mooi bewijs hiervan werd geleverd vorig jaar tijdens de missie Rutte/Peeters naar Texas. Chemie was hier natuurlijk de gemeenschappelijke noemer waar Texas, Antwerpen en Rotterdam elkaar ook best konden vinden. En we kijken uit

naar een mogelijk tegenbezoek volgend jaar. Onze commerciële directies spreken elkaar in principe 2 maal per jaar. Ook inzake het maatschappelijk draagvlak vinden we elkaar, want we hebben zelfde problemen van fijn stof, congestie, tewerkstelling, ...we doen dat bilateraal, maar ook in het kader van ESPO omtrent het thema "societal integration of ports". En als toetje mag ik het voorbeeld geven van een gezamenlijke stand die we vorig jaar deelden op een conferentie Inland Terminals in Luik.

Het zijn domeinen van samenwerking. Het zijn concrete voorbeelden van hoe we elkaar effectief vinden.

En zolang we elkaar in transparantie en op eerlijke wijze concurrentie aandoen varen we er beiden goed bij.

En dan volgt de realiteitstoets. Wanneer we naar bedrijven in de beide havens luisteren of op sommige andere plaatsen, dan varieert de kritiek. In Rotterdam zal men klagen dat de NVWA-tarieven te duur zijn, terwijl aan Belgische zijde zal worden geklaagd over een laksere houding van bepaalde Nederlandse controlerende autoriteiten, weze het douane of BTW of het verlenen van AEO-certificaten, meer diplomatisch uitgedrukt klinkt zoiets als "een grotere openheid voor privé/douane samenwerking". Aan beide zijden beweert men dat havenarbeid bij de andere goedkoper uitvalt. Ik wil het niet hebben over de goldplating van EU wetgeving, waar opnieuw iedereen over

klaagt. Trouwens de term werd niet hier maar in het VK uitgevonden en uiteindelijk is het de vertaling van de kleinste gemene deler op EU niveau die geconfronteerd wordt met een maatschappelijk draagvlak dat andere eisen stelt. En ook als we op commercieel terrein de berekening gevraagd worden waar is het goedkoper om mijn lading te vervoeren, dan is het antwoord verre van simpel : hangt af van de lading, de bestemming, de snelheid van behandeling, de maritieme kosten, terminalkosten of havenrechten, ...

Om deze reden maar ook omwille van het feit dat we ons toch zeer sterk in een andere filosofie, ja bijna ideologie van missie bevinden maakt het de discussie over “oneerlijke havenconcurrentie” vrij speciaal. Het rapport dat recent dan ook door de Minister Schultz aan de Europese Commissie werd bezorgd, zegt dan ook veel meer over de grote afdrachten die de haven van Rotterdam worden opgelegd door het Rijk en de gevolgen van het kiezen voor een super-commerciële vennootschapsstructuur. Dit dossier dat in de laatste weken heel wat aandacht heeft gekregen, moet dus met voorzichtigheid worden bekeken, want het kadert in het bredere geheel van mega-investeringen van beide havens, veranderingen in het maritieme omgevingslandschap en verwachtingen van de

goegemeente. Laat me op deze voorzichtige en amicale wijze besluiten.

Een Belgisch ambassadeur in Nederland zal zich natuurlijk met heel wat meer leed houden dan met de relatie tussen de Antwerpse en de Rotterdamse haven. Hij zal trouwens optreden voor alle Belgische havens.

En misschien een tipje van de sluier lichten :

Aandacht zal uitgaan naar :

Grensoverschrijdende samenwerking : voorbeelden maritiem deltasamenwerking, chemische samenwerking, logistieke samenwerking werden aangehaald.

Maar ook uitdagingen inzake mobiliteit, arbeidswetgeving, sociale wetgeving, politie en justitionele samenwerking.

In bilateraal verband als buurlanden maar ook in het kader van benelux en EU is er werk op de plank : wij zijn nog steeds voorloper of vervullen samen in Benelux verband een laboratorium functie.

Dit vormt een tweede luik : de Benelux en de EU: ik stip aan dat België het voorzitterschap van de Benelux zal vervullen vanaf januari 2015 en NL het EU voorzitterschap in de eerste helft 2016.

We bouwen aan bijzondere projecten die andere landen en continenten ons benijden; dit vergt ook dagelijkse inspanningen

Ik zal me verder inzetten voor het onderhouden van goede politieke betrekkingen en het stimuleren en faciliteren van goede handelsbetrekkingen : we vormen enorm belangrijke partners en afzetmarkten voor elkaar; de verwevenheid is er : nederbelgen aan Vlaamse zijde of Belgen aan het hoofd van Heijnen of NRC, het moet allemaal ook kunnen.

Ik ben als Belgisch vertegenwoordiger ook beschikbaar om een forum aan te bieden, een voelspriet en een radar; ten dienste van beide gemeenschappen.

Ik ben ook graag tot uw dienst; ik weet dat ik op heden misschien meer van Albert Heijn dan van Piet Heijn afweet, maar dat zal bijgeschaafd worden.

ik besef ook dat de vredesstad Den Haag zetel is van zoveel internationale juridische instellingen, maar dat het Internationale Maritieme Gerecht wel in Hamburg is gevestigd. Dit neemt niet weg dat ik ook graag in de komende jaren tot jullie dienst sta. Aarzel niet.

Dank voor uw aandacht.