

Dames en heren,

Ooit zei Martin Luther King:

"Waar men uiteindelijk op wordt beoordeeld, is niet waar men staat in tijden dat het goed en makkelijk gaat, maar waar men staat in tijden van crisis en uitdaging."

We bevinden ons momenteel in zo een tijd van crisis. Onze haven ontsnapt er niet aan. De verwachting is dat er in 2009 een terugval van het totale goederenvolume zal zijn met 13,2 %. Voor containers rekent men met een terugval met 15 % en het aantal schepen met 20%.

De economische crisis treft dus ook de haven. Zeker in moeilijke economische tijden heeft de overheid de plicht om extra te investeren in nieuwe én in een grondige opwaardering van bestaande infrastructuur.

De hele havengemeenschap én de verschillende overheden doen er best aan met heel veel overtuiging in te zetten op goed onderbouwde maar snelle beslissingen over en meer middelen voor infrastructuurwerken, zeker wanneer deze erop gericht zijn nieuwe economische groei mogelijk te maken en het verkeer veiliger en vlotter te doen verlopen, in het raam van een duurzame 'modal split'.

Daarom ook is een snelle aanleg van een tweede zeesluis in de Waaslandhaven op de linker Scheldeoever zo cruciaal. Ik volg de timing van nabij op en ijver voor een operationele tweede sluis in 2014.

Ik beklemtoon graag nog eens het groot belang van het Masterplan voor Antwerpen, met inbegrip van de Oosterweelverbinding. Zodra de ultieme studie over het tracé bekend is, moet inderdaad snel en ondubbelzinnig worden beslist. We mogen geen dagen meer verliezen. Aan het alternatief: een uitstel van de beslissing, laat staan afstel van de uitvoering wil ik zelfs niet denken.

Zoals ik reeds in mijn oktoberrede schreef: het Masterplan is een goed, want intermodaal plan. Bovendien worden zeer terechte keuzes gemaakt: zoals het sluiten van de Kennedy voor vrachtvervoer. En ook mijn statement dat "de Oosterweelverbinding niet bijdraagt tot de problematiek van het fijn stof, maar wel tot de oplossing van die problematiek", is inmiddels door VITO bevestigd. Wie iedereen ongeloofwaardig vindt, die er een andere bovendien onafhankelijke en onderbouwde mening op na houdt, ondergraaft mijn inziens vooral zijn eigen geloofwaardigheid.

Ook andere infrastructuurwerken zijn en blijven noodzakelijk. Voor het havengebonden verkeer is ook de verbinding van de Liefkenshoektunnel met de E17 nog altijd een 'missing link'. Gelukkig lijkt het maatschappelijk draagvlak hiervoor in het Waasland te groeien. Andere pijnpunten die nu al lang om een oplossing schreeuwen, zijn de Noord-Zuidverbinding in de Kempen, de expresweg tussen de A12 en de E19 in de Rupelstreek en de Oost-West-as in het zuiden van de provincie. Investerings waar ook de haven en heel Antwerpen veel baat bij heeft.

Wie 'modal split' zegt, zegt ook spoorinfrastructuur. Naast de Liefkenshoekspoortunnel staat ook de tweede spoortoegang voor de haven al jaren op het lijstje met prioriteiten en terecht, want de capaciteitsproblemen op deze lijn zijn groot. Evenzeer een prioriteit is de heractivering van de IJzeren Rijn, cruciaal als kortste verbinding met het Duitse Ruhrgebied. Alleen zo kunnen we meer transport over het spoor realiseren ter verbetering van het milieu én de verkeersveiligheid. België, Nederland en Duitsland op één lijn krijgen én werken aan een sterk maatschappelijk draagvlak blijven dus noodzakelijk. Als het Rijn-Schelde Delta samenwerkingsorganisatie één belangrijke reden van bestaan heeft, dan is het precies deze: bijdragen tot een breed gedragen voorstel m.b.t noodzakelijke duurzame infrastructuur voor een betere en duurzame ontsluiting van de havens. En daar dan bovendien Europese steun en veel geld voor krijgen.

Dat alles zijn op dit ogenblik allicht grotere prioriteiten dan het Saeftingedok.

Begrijp me niet verkeerd. We moeten de nood aan, de pro's en contra's, de modaliteiten en eventuele alternatieven van het Saeftingedok tijdig en in alle objectiviteit grondig onderzoeken. Out of the box en in het licht van een zich sterk wijzigende economie in de

zin van meer decentralisatie, kleinschaligheid en flexibiliteit. Bovendien moet een nieuwe grootse infrastructuur getoetst worden aan de basiscriteria die de Antwerpse Haven groot heeft gemaakt en maakt: het unieke evenwicht tussen de mekaar versterkende activiteiten van overslag, industrie en slimme logistiek. En dit alles met een standaard van maximale toegevoegde waarde. De lasten mogen immers niet groter zijn dan de lusten én de activiteiten moeten bijdragen tot duurzame groei van welvaart en werkgelegenheid.

Het verhaal van dra vast en zeker opnieuw groeiende containertrafiek in onze haven én de noodzakelijke 'modal shift' belangt ons als provincie meer aan dan velen op het eerste gezicht zouden veronderstellen.

Wat mij betreft, is dit dan ook meteen een pleidooi voor meer aandacht op ons bestuursniveau voor de haven én een betrokkenheid die verder reikt dan de verdere uitbouw van het – overigens zeer verdienstelijke – Havencentrum Lillo.

Dit is, voor alle duidelijkheid geen vraag om de provincie, laat staan provincies te betrekken bij het havenbestuur. Dat zou de slagkracht ervan allerminst ten goede komen.

Antwerpen als tweede Europese haven concurrentieel houden, moet en zal alleszins ook ónze en mijn topprioriteit blijven. Het vereist dat op alle beleidsniveaus aan éénzelfde zeel wordt getrokken. In die zin is het bijzonder jammer dat het planMER m.b.t. het strategisch plan voor de haven nog steeds niet is goedgekeurd. Dat zal in elk geval voor 7 maart gebeuren. Meer dan een ambtelijke goedkeuring van het strategisch plan zelf kunnen we deze legislatuur helaas niet meer verwachten, zodat ook de opmaak van het RUP nog niet uit de steigers raakt. De snelle finalisering van dit noodzakelijke planningsproces hoort vanzelfsprekend in een volgend Vlaams regeerakkoord.

Dat de stad, het Havenbedrijf, de POM én de provincie intens samenwerken om de haven en het hinterland in de wereld te promoten en buitenlandse investeerders aan te trekken, is wel een goede zaak en een piste die we verder zullen bewandelen.

Waar mogelijk en wenselijk zal ik bovendien de strategische allianties die de Antwerpse haven met o.m. Limburg en Luik aangaat ondersteunen. En waarom zou de haven resp. de

havengemeenschap geen strategische participaties nemen in nieuwe havens in ontwikkeling, bijv. in de BRIC-landen?

Waar de provincie én ik zelf als gouverneur de grootste bijdrage kunnen leveren is allicht de veiligheid en een doortastend rampenmanagement. Daarom investeren we overigens niet alleen veel maar ook graag in de opleiding van veiligheidsdiensten, rampenplannen, sevesobedrijven resp. havengerelateerde rampenoefeningen én in studiewerk m.b.t. de veiligheid van de haven. Net als geen congestieproblemen en vlotte verkeersafwikkeling is ook veiligheid m.i. een kritische succesfactor voor een aantrekkelijke en succesvolle haven.

Dames en heren,

Wat dan met alle principes van duurzaamheid, hoor ik u – terecht – vragen. Ik zou het u alvast graag horen vragen... Eco-efficiëntie en duurzaamheid zijn wat mij betreft van essentieel belang want de kern van elke zichzelf respecterende organisatie. In mijn ogen gaat het dan om duurzaamheid die op geen enkele manier inboet op winstgevendheid, maar net bijdraagt tot grotere en duurzame groei en winst.

Daarom moeten àlle juridische en economische hinderpalen om alle mogelijkheden tot decentrale opwekking van hernieuwbare energie in en om de haven snel worden geslecht. Geo-thermie, windenergie, fotonvoltaïsche cellen...naast de klassieke energiebronnen, zouden ze een evidentie moeten (kunnen) zijn voor de hele havengemeenschap en het havenbedrijf.

Verder hoop ik dat de stappen die in Benelux-verband rond rekeningrijden worden gezet, de aanzet zullen zijn tot een evenwichtig Europees initiatief. Zo zal duurzaamheid vanzelf verdisconteerd worden in de kosten van o.m. het natransport, wat zal leiden tot een zuiverder concurrentie tussen de havens.

Voor de rest moet de basishouding tussen Vlaanderen, Nederland, Frankrijk en Duitsland én van de EU vooral zijn: laten we de wederzijdse ontwikkeling van onze havens vooral niet hinderen, zodat ze elk hun gezonde alertheid en gepaste scherptheit behouden en

kunnen blijven concurreren op basis van efficiëntie, ligging en natransport, kwaliteit van de dienstverlening, de beste prijs/kwaliteitsverhouding en reputatie. Uitgedaagd op grond van faire concurrentie in de Le Havre-Hamburg-range, maakt immers sterk in een globaliserende wereld.

U hoort het al, de uitdaging is groot, maar er is geen enkele reden waarom Antwerpen niet net zo alom performant zou kunnen zijn als de Europese topregio's! Als we er vanuit Antwerpen meer dan onze steen toe bijdragen dat Vlaanderen een Europese topregio wordt – een door de Vlaamse regering terecht uitgesproken en gedocumenteerde ambitie -, dan zal het draagvlak voor investeringen in en om Antwerpen alleen maar vergroten. En dat is nodig.

Van de Vlaamse export neemt Antwerpen meer dan 47% voor zijn rekening en van de Belgische ruim 28%. En van alle bedrijfsinvesteringen op Vlaams en Belgisch niveau worden er respectievelijk 37% resp. 22% in de provincie Antwerpen gedaan. Met enige zelfgenoegzaamheid zou ik dus kunnen stellen dat we in Antwerpen tellen voor twee en dankzij onze haven méér dan onze bijdrage leveren tot de welvaart van het land. En wat geldt voor Antwerpen, geldt – in mindere mate of meerdere mate – voor álle havens in de Le Havre-Hamburg-range.

Kijken we vandaag naar de werkgelegenheidsgraad, dan staat Antwerpen samen met West-Vlaanderen aan de top. Werpen we een blik op de globale werkloosheid, dan rest er helaas weinig reden tot euforie. Terwijl 10 jaar geleden Limburg nog de koploper qua werkloosheid was, heeft Antwerpen vandaag het hoogste werkloosheidspercentage van Vlaanderen.

Ook ter wille van de tewerkstelling, in het bijzonder ook van mensen met een migratie-achtergrond en/of relatief lage scholing is een performante haven die veel toegevoegde waarde creëert van kapitaal belang.

Om deze krachten een kans op werk te geven in de haven, mag men evenwel niet afdingen op een toegangsvoorwaarden die m.i. terecht door het Opleidingscentrum voor Havenarbeiders worden gesteld: medisch geschikt én gemotiveerd zijn en niet positief testen op alcohol en drugs. Verontrustend is de vaststelling dat bijna 50% van de

kandidaten, ondanks een tijdig verwittiging, positief test op soft-drugs. Ik hoop alvast en reken erop dat men nooit toegeeft aan de vraag om in de toekomst enkel harddrugsgebruikers te weren! Drugs en havenarbeid gaan niet samen.

Ook op het vlak van diversiteit en tewerkstelling van mensen met een migratieachtergrond, moet iedereen het zijne of hare doen. Tal van bedrijven én overheden gaan het engagement aan om breed te werven en – zo nodig – te investeren in taal-, attitude- en andere opleiding. In een aantal sectoren worden opmerkelijk weinig gerichte investeringen gedaan op het vlak van diversiteit. Het meest in het oog springende voorbeeld is allicht het contingent algemene havenarbeid. Opvallend, omdat de toegang tot het contingent wordt bepaald door de vakorganisaties

Uiteraard is de haven ook voor hoogopgeleide kennismedewerkers een zeer aantrekkelijke werkgever met grote uitdagingen.

Precies daarom is de realisatie in Antwerpen van een gefuseerde en ge-academiseerde IW opleiding op topniveau én met de juiste specialisaties zo belangrijk. Minstens even belangrijk is dat de UA en bij uitbreiding de hele associatie Antwerpen veel meer inzet op strategische speerpunten. Heel het maritieme, de haven, slimme logistiek en vooruitstrevende mobiliteit is er daar één van, die bovendien goed moet worden ondersteund door de taal- en letterkunde (meertaligheid is een must), recht (vooral internationaal handels – en Europees recht) én economie.

Als deze opleidingen er bovendien in lukken om topstudenten uit de hele wereld aan te trekken én via een goede alumni-werking aan de haven, stad en provincie te binden zijn we helemaal klaar voor een gouden toekomst.

Daarvoor reken ik uiteraard ook op jullie steun!

Dames en heren,

Stilstaan is achteruitgaan. Het zou verkeerd zijn om de werkgelegenheid, toegevoegde waarde en investeringen als definitief verworven te beschouwen. Elke dag opnieuw synergieën uitbouwen en samenwerken om ervoor te zorgen dat onze ruime havenregio

ondanks of beter dankzij concurrentie aantrekkelijk, state of the art en duurzaam blijft, dat mensen veel meer dan nu met hun haven leven en zich goed realiseren dat wat ze elke dag eten, dragen, gebruiken of verbruiken wel op de ene of de andere manier gelinkt is aan die haven...niets minder mag onze gezamenlijke ambitie zijn.

Ik dank u

Cathy Berx

Gouverneur Provincie Antwerpen