

Brussel

Zeehaven

Het wordt dikwijls over het hoofd gezien, maar Brussel is een havenstad. Een zeehaven zelfs. Op de kanaaloevers zorgt de spoorweg voor aansluiting met het hinterland. De combinatie van water en spoor maakt het mogelijk het wegverkeer rond de hoofdstad te ontlasten. Bovendien kan deze samenwerking diensten bewijzen voor een activiteit die gezien het groeiende milieubewustzijn steeds noodzakelijker wordt: het sorteren en recycleren van afval.

De haven van Brussel heeft natuurlijk niet de capaciteit van Antwerpen of Zeebrugge. Maar het noordelijke deel is toegankelijk voor schepen tot 4.500 ton. Deze varen de Schelde op tot aan de sluis van Hingene en zetten hun route over het kanaal verder om vier uur later in het hart van Brussel aan te komen. De nieuwe Hingense sluis in aanbouw zal zwaardere vaartuigen aankunnen. Eens in Brussel zouden deze schepen echter niet verder geraken dan de verbrandingsoven. De weg wordt immers versperd door vaste bruggen, symbolen van de invasie van het wegvervoer in de hoofdstad.

Een stadslong

Stel je de verzadiging van het verkeer voor als de 5 miljoen ton goederen die nu via het kanaal aangevoerd worden, per vrachtwagen geleverd zouden worden. De voornaamste functie van de 365 dagen per jaar bereikbare Brusselse haven, is de hoofdstad te bevoorraden met bouwmaterialen en petroleumproducten. Maar daar blijft het niet bij. De haven is buitengewoon dynamisch. De vele "gecharterde" boten die goederen versche-

pen, bieden de mogelijkheid om een zeer gepersonaliseerde service te leveren.

Van een gelijkaardig dynamisme getuigt het Brusselse agentschap van B-Cargo. Op twee jaar tijd steeg het spoorvervoer van 140.000 tot 187.000 ton. Op dit ogenblik wordt de mogelijkheid bestudeerd om een multifunctioneel centrum voor conventioneel vervoer op te richten in het station van Schaarbeek, op enkele passen van de Brusselse voorhaven. In de toekomst zou men hier ook de Brusselse containerterminal kunnen onderbrengen.

Een waaier van transportmiddelen

Op een boogschuit van de potentiële inplantingen van de B-Cargo projecten, bevindt zich reeds sinds 1927 de firma Smet. Dit servicebedrijf is tegelijkertijd de oudste klant van de haven wat betreft verlading, én het bedrijf dat de hoogste huur betaalt aan de "Nieuwe Havenmaatschappij". Per jaar gaan ongeveer 750.000 ton goederen door de handen van Smet. Voor René Smet, afgevaardigd bestuurder van de onderneming, "is het heel belangrijk om een uitgebreid gamma produkten aan de klanten te kunnen aanbieden. In feite doen we alles, behalve luchtverkeer. Wij zorgen voor verlading, overslag en opslag. Daarvoor beschikken wij over een terrein van 2,5 hectare waarvan ruim een derde overdekt is. Dat stelt ons in staat leveringen op aanvraag te doen. We werken voornamelijk voor de zware industrie, meer bepaald de staalindustrie. Nochtans zijn we actief in verschillende domeinen, van hout tot





**Recyclage-
sortering op de
oever van het
kanaal: B-Cargo
is aanwezig.**

zout over gietijzer, papierpasta, buizen, plaatstaal of graniet."

"In onze tak", vervolgt René Smet, zijn alle schakels belangrijk. Eén van onze troeven is onze privé-aansluiting op drie sporen. Vandaag de dag neemt het spoorvervoer toe. Eén van de ondernemingen waarvoor we gietijzer vervoerden verving onlangs het wegtransport door vervoer met de Interdelta. Voor het ogenblik zit het dus snor met de NMBS. De samenwerking met de spoorwegen is meer gestructureerd en intensiever dan voordien. Want sinds een tijdje hebben we dezelfde gesprekspartners. We kennen elkaar, het is niet nodig bij elk transport van voor af aan te beginnen."

Voor Smet is deze toenadering meer dan conjunctureel. "Onze klanten vragen meer en meer een alternatief voor de weg. Ook al blijft de weg voordelen behouden: het is eenvoudiger kleine partijen te vervoeren of deur-aan-deur te leveren. Maar de verzadiging van het wegnnet en de sensibilisering van de publieke opinie wat betreft ecologie zullen de druk op het wegvervoer nog verhogen. En de prijzen zullen er onder lijden."

Erik Timmermans, verkoper van B-Cargo in Brussel, bevestigt dit. Op het einde van 1992 was de ton-

nage die B-Cargo in opdracht van Smet vervoerde - vooral stalen buizen en gietijzer - verdubbeld. Ook prijsaanvragen lopen meer en meer binnen. En nu nog van deze potentiële afnemers reële klanten maken.

Voor een blikje cola meer ...

Meer naar het noorden verandert het decor. Torenhooch opgestapeld schroot, kranen en gigantische machines: scharen knippen het ijzer door, persen zorgen er voor dat het zo weinig mogelijk ruimte inneemt. De keerzijde van de medaille van de industriële maatschappij. Bij "Georges & Cie" draait alles om oud ijzer. En om recyclage: één van de onmisbare schakels in de nieuwe industriële filosofie die voortspruit uit de bekommernis om het milieu.

Volgens de archieven van Georges & Cie verwerkte de Brusselse werf van het bedrijf al schroot voor de Tweede Wereldoorlog. In 1960 kocht Jules Georges deze werf op en lijfde hem in in zijn groep. Zijn naam zal een belletje doen rinkelen bij voetbalfans: hij was de vroegere voorzitter van de voetbalclub FC Luik. Het oud ijzer wordt aangevoerd per vrachtwagen. De belangrijkste leveranciers van Georges

zijn werkplaatsen, ophalers en vooral afbraakfirma's uit het Brussels. "Momenteel wordt er veel gesaneerd in de Brusselse regio", legt Roger Pirard uit. Het ijzer wordt gesorteerd, versneden, geperst of in stukken gebrand. Ten slotte wordt het afgevoerd naar de hoogovens door B-Cargo. "Ongeveer 90% van onze produkten vertrekt op wagons, vertelt Roger Pirard, en dat ondanks het feit dat we ons langs een waterweg bevinden net als onze belangrijkste klanten. Maar zij kiezen. En ze kiezen het spoor omdat de goederen zo tot in het hart van het bedrijf kunnen binnengebracht worden. Daardoor vermijden ze de kost van een overslag en winnen ze tijd."

Georges & Cie werkt natuurlijk voor de staalindustrie. De zetel in Brussel richt zich vooral op Forges de Clabecq. De evolutie bij de Waals-Brabantse onderneming wordt dan ook nauwlettend in het oog gehouden. Maar Roger Pirard, technisch directeur van Georges & Cie, kijkt verder dan dit probleemgeval: "De conjunctuur is barslecht. Ik heb de voorbije 20 jaar nooit zo'n moeilijke situatie gekend." De activiteit stagneert dus dit jaar.

Het ziet er nu misschien niet zo rooskleurig uit, maar Roger Pirard heeft vertrouwen in de toekomst. Hij neemt dromerig een blikje cola in de hand. "We kunnen niet alle afval blijven storten. Als de lokale overheden meewerken, zullen selectieve ophaling en recyclage succes hebben. Deze oplossing wordt zowel door de stad als door het gewest aangemoedigd. Het is een noodzakelijke activiteit geworden. Er loopt trouwens een project om hier een industrieel sorteercentrum ►

Brussel zeehaven



voor klein huishoudelijk afval te installeren. De toekomst van de spoorweg in de voorhaven is dus verzekerd."

Een Antwerpse Luikenaar verrast door Brussel

Bij Meijers en Gerth kent manager Jacques Swennen de problematiek van spoor- en waterweg heel goed. "Ik heb 39 jaar in Antwerpen gewerkt, en eerlijk, ik kende het enorme potentieel van de Brusselse haven niet. Vergeet niet dat dit de tweede Belgische haven is indien je als criteria BTW en accijnzen hanteert. Zij is een onmisbare long voor de stad. Een voorbeeld: momenteel is de vastgoedsector zeer actief in Brussel. Er moeten enorm veel bouwmaterialen aangevoerd worden. Een schip van 3000 ton

kan tot in het hart van de stad doordringen en bij ons lossen. Als deze infrastructuur niet bestond, zou het schip vervangen moeten worden door 120 vrachtwagens van elk 25 ton..."

"Om per schip in het centrum van de Europese hoofdstad te geraken vanuit Antwerpen, heb je slechts zes uur meer nodig. Maar bij een stop in Antwerpen zouden extra overlading en vervoer nodig zijn. Bovendien, besluit deze Luikenaar van geboorte, Antwerpenaar door adoptie, heerst er in de Brusselse haven een dorpsmentaliteit: men werkt er veel gemakkelijker dan elders".

Dit bedrijf, met activiteiten die nauw aanleunen bij deze van de firma Smet, voelt ook de negatieve effecten van een ongunstige econo-

mische conjunctuur. "Momenteel zitten we volledig in de mist. Maar we voelen wel trillingen. We krijgen heel veel prijsaanvragen binnen voor vervoer per spoor naar bedrijven uit het Oosten. Daar liggen kansen voor de ontwikkeling van de Brusselse voorhaven. De prijzen zijn hier lager dan in Antwerpen. De haven van Brussel zou, in combinatie met het spoor, dat goederen aanbrengt of wegvoert, een veel bredere waaier van diensten kunnen aanbieden dan enkel een in- of uitgang van de Europese hoofdstad te zijn."

"De sector van het wegtransport maakt een zware crisis door. Tal van transportfirma's zijn verplicht met verlies te rijden. Persoonlijk werk ik graag met lichterscheppen en spoorwagens. Al was het maar voor de dedouanering. Ik kan een operatie in één keer afwerken, en niet vrachtwagen per vrachtwagen. Bovendien kan je met dit soort vervoer echt een planning opstellen. Je weet perfect wanneer de goederen aankomen, geen enkele file brengt het uurschema in de war. En het lijdt geen twijfel dat de problematiek van het milieu meer en meer centraal zal staan in het verkeersdebat. Wat dat betreft bezitten spoor- en waterverkeer ontegensprekelijke voordelen". ■