

CEL: 100000 ton

zon

per trein



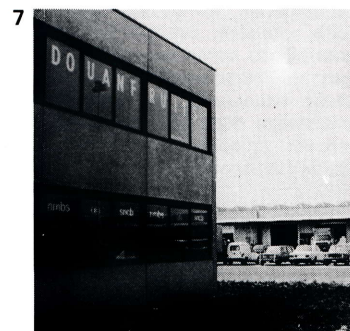
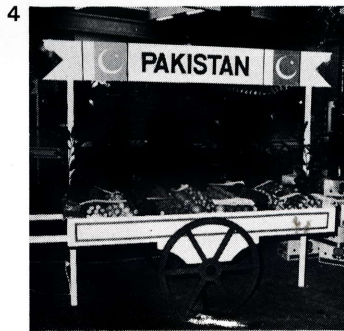
Sinaasappelen, citroenen, mandarijntjes, bananen... de zuiderzon op onze tafel. Wie kan of wil het dagelijkse fruit nog missen? 30 à 40 jaar terug lagen de kaarten enigszins anders. Zuidervruchten waren het quasi monopolie van de goede Sint die tel-

kenjare de voorbeeldige kinderen bedacht met hoogstens een paar stuks. Een uitzonderlijke gebeurtenis, een echt festijn, vooral voor Jan met de pet die zich deze luxe slechts af en toe kon veroorloven. Vandaag de dag wordt praktisch elke maaltijd met een even kleurrijke als gevarieerde fruitschaal afgerond. Behalve de klassieke citrusvruchten, druiven, ananas, perziken, abrikozen, bananen, e.a. zijn nu ook regelmatig kiwi's, mango's en nog zo veel meer exotisch lekkers beschikbaar.

De bijna dagelijkse aanschaf op de markt, bij de kruidenier of in het grootwarenhuis geschiedt zo goed als onbewust, automatisch... te vanzelfsprekend mischien. Men denkt eenvoudigweg niet meer aan de diverse schakels van de organisatie die dat bewerkstelligt: producenten, vervoerders, invoerders, groothandelaars...

De Brusselse invoerders opereren sinds 5 januari van dit jaar vanuit een gloednieuw centrum, ingeplant aan de rand van de Brusselse agglomeratie. Daar kan onder optimale voorwaarden gewerkt worden aan een expansie die voorheen door de te enge behuizing enigszins afgeremd was.

De Brusselse markt van groenten, fruit en primeurs was destijds gevestigd in de hallen, langsheen de leperlaan en de Diksmuidelaan. Een deel van de invoer werd ook behandeld in het station Thurn en Taxis waar onder meer de spoorwagens toekwamen vanuit het Middellandse-Zee-bekken. De invoerders beschikten er over enkele kramen en een summiere infrastructuur om hun activiteit uit te oefenen. Maar dat alles was te bekrompen en de situatie werd uiteindelijk onhoudbaar. Met een steeds drukken wordend verkeer in de nabijheid van het stadscentrum en met een weinig praktisch en in elk opzicht voorbijgestreefd



1 tot 6: Officiële inhuldiging op 4 april.

7: De NMBS beschikt over een eigen kantoor in het administratief gebouw.

apparaat, stootten de invoerders steeds weer op talrijke technische problemen zodat ze onmogelijk de logische en voor de hand liggende expansie aan hun activiteit konden geven.

In 1977 stichtten enkelen onder hen de coöperatieve maatschappij "Centrum Europa Invoer". Ze waren er inderdaad in geslaagd de overheid te sensibiliseren voor hun problemen zodanig dat de Stad en de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij van Brussel aanvaardden om voor 50% deel te nemen in hun maatschappij. De andere helft was in handen van privé-aandeelhouders t.t.z. de invoerders zelf.

De stad Brussel was eigenares van een geschikt terrein naast de groothandelsmarkt, gelegen Fabriekskaal, richting Vilvoorde.

Het werd ter beschikking gesteld van het Centrum Europa Invoer dat nu een echt centrum kon bouwen: ruim, modern en functioneel ontworpen. De werken namen een aanvang in 1979 en waren eind 1980 voltooid. Sinds 5 januari laatstleden is het centrum operationeel.

Het is een ruime opslag- en verkoopshall met een totale oppervlakte van meer dan 20.000 m², onderverdeeld in 64 "opslag-eenheden" gaande van 250 tot 350 m². Iedere coöperator bezet één of meerdere eenheden, afhankelijk van de bedrijfsgrootte en de daaruit voortvloeiende behoeften. Daarbij hoort ook een centrale verkoopsgalerij waarop alle opslag-eenheden uitgeven, en waarin ook snackbars, een restaurant, bankfilialen, e.d. gelegen zijn. Het administratief gebouw herbergt de douanediens ten, de NDALTP, de kantoren van de door de invoerders gemandateerde douaneagenten en de vertegenwoordigers van buitenlandse firma's.

De spoorweg heeft snel het belang van het hem voorgestelde project begrepen. Met gesloten wagens en met koelwagens is hij bij machte om goed te vervoeren: de gepalleteerde ladingen lenen zich ideaal voor de behandeling; in frigowagens is de goede bewaring van delicate eetwaren verzekerd. De vervoersorganisatie, gebaseerd op korte en gewaarborgde leveringstermijnen, is derwijze goed lopend dat er - dixit de invoerders zelf - nu nog moeilijk iets kan aan verbeterd worden. Vertragingen zijn uitzonderlijk, en indien ze zich toch voordoen zijn het gevallen waarbij de verantwoordelijkheid van de vervoerder buiten kijf staat. Trouwens, voor welke vervoerswijze men ook moge opteren, vertragingen zijn nooit definitief te bannen.

De spoorwagens worden telkens heel vroeg in de ochtend aangeboden op het CEI-aansluitspoor. De bekwame spoed van de inspecteurs van de douane en van de keuringsdienst van de Natio-

nale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten laat toe de goederen snel te lossen. Indien u het zelf wil meemaken moet u heel vroeg uit de veren; bij het openen van de kantoorduren is alles bijna afgelopen.

In ieder geval wordt het spoor vandaag de dag goed geholpen door de nieuwe werkvoorwaarden. De installaties zijn nu veel efficiënter dan deze van vroeger. Het lossen van de wagens wordt niet meer afgeremd door plaatsgebrek bij het lossen en in de opslagplaatsen. Ook het te Thurn en Taxis nogal vaak voorkomende in vertoef staan van gedeeltelijk geloste wagens of het opnieuw beijzen van koelwagens in afwachting van hun lossing, behoren gelukkig tot het verleden. Nu kunnen de invoerders hun klanten een nog verser produkt aanbieden, wat een stimulans is om vertrouwen te schenken aan het spoor.

De vooruitzichten qua spoortrafiek voor het eerste exploitatiejaar schommelen rond de 100.000 ton. Dat is niet niks. De groenten- en fruittrafik is sterk seizoengebonden; de actiefste periode situeert zich tussen 1 mei en 30 september. Concludeer daar nu niet uit dat er ook periodes zijn van inactiviteit: de producenten hebben op elk tijdstip van het jaar wat te verzenden, ook per schip zoals reeds eerder aangehaald.

2



1 en 5: Lossen van een Transfesa-trein.

2: Invoer per vrachtwagen.

3-4-6: Aangepaste koelinstallaties.

7: 64 opslag-eenheden voor 40 invoerders.

1



3





4



5

HALLS MOTTE	DE RIDDER
AMENGUAL	W. JONCKHEERE
COOL	VAN DE CASTEELE
MOEREMANS	
MAISON B.K.	
PAUWELS	
BELTRAN	VAN LIER
CARTON FRERES	
A. GOOSSENS	PINOFRUITS
A.V.M. FRUITS	FRUITS-MONDE
CENTRAL FRUIT	D'HAESE
GUIDO	SERVICE FRUITS
FYFFES SPIERS	J. FERRARI
DE ROECK	BELLANCA
RINGOOT	VAN DAMME
VAN ASSCHE	PARMIN
AMOROSO	
BRUTYN	N. FERRARI
DEDECKER	DELSEM
MAEBE	VEDOFRUIT
MAYOL	ZEGHERS
TEUGHELS	ANZELLOTTI
VAN DOORSLAER	



6

Een spoorwegstation met 10 sporen vervolledigt het complex; er kunnen 200 wagens ontvangen worden. Er werden geen loskaaien gebouwd omdat de huidige behandelingswerktuigen alle wagens probleemloos kunnen lossen vanop de grond. Het baanstation beschikt over dedouaneringskaaien waar 35 vrachtwagens tegelijkertijd kunnen stationeren. Bovendien heeft het centrum nog ruime parkings voorbehouden voor de handelaars en de klanten: 250 vrachtwagens en 300 personenwagens kunnen er terecht.

Het CEI is officieel geopend op 4 april, ongeveer anderhalf jaar na de aanvang der werken. Alles is nog niet volledig afgewerkt; op het spoorwegstation, dat nog niet over al zijn sporen beschikt, wordt nog duchtig gewerkt.

De produkten, aangevoerd per spoor en via de weg komen hoofdzakelijk uit Frankrijk, Spanje en Italië. Naast dit leidende trio is er ook invoer vanuit Nederland, Duitsland, Hongarije, Groot-Brittannië en overzeese gebieden, zoals Californië, die ons via Antwerpen bevoorraden. Globaal wordt ongeveer één derde van de produkten over het water ingevoerd om daarna meestal per vrachtwagen het eindtraject af te leggen.

Het transportaandeel van het spoor in primeurs en fruit bedraagt één derde. Voorheen was dat aandeel weliswaar ietwat groter. Maar de beperktheid van de installaties in Thurn en Taxis enerzijds (enkel 500 à 600 m²), en een fikse groei van de markt anderzijds, heeft de laatste jaren het succes van de vrachtwagen in de hand gewerkt. Een terugkeer naar de trein in het CEI-complex behoort tot de mogelijkheden. Een beheerder van de coöperatieve maatschappij stelde het tijdens ons bezoek als volgt: "Ik denk dat de prijzen van de spoorweg concurrentieel zijn en dat we zullen teruggrijpen naar de trein... Wij wensen een nauwe samenwerking met het spoor omdat het in ons beider belang is. Wij zijn met elkaar gehuwd!".

Dit jaar is de markt wel wat onzeker. Griekenland, Italië, Spanje en Frankrijk hebben meer vorst gehad dan normaal. Te veel fruit is op de bomen gebleven. De verwachtingen van de invoerders zijn dus moeilijk te preciseren.

In elk geval hopen zij, dank zij het nieuwe ruime complex, het vertrouwen terug te winnen van sommige klanten die ze hadden verloren ten voordele van de markten te Luik en Rijsel als gevolg van de vroegere enge behuizing. Beter uitgerust, zijn ze vastbesloten een grotere commerciële agressiviteit aan de dag te leggen. Ze willen niet enkel de Belgische klanten beter dienen, maar ook de Nederlandse, Luxemburgse en Noord-Franse kopers met wie ze sinds lang reeds zaken doen.

Deze nieuwe aanpak kan in den beginne de daling door de slechte klimatologische omstandigheden compenseren, zonder gewag te maken van de positieve effecten voor de toekomstige aangroei. Wat ook niet uit het oog mag verloren worden is, dat voor een potentieel van 300.000 ton per jaar, de invoerders 1.200 personen aan het werk zetten. De toeneming van de invoer kan dus ook een gunstige weerslag hebben op de tewerkstelling; zeker een pluspunt.

De transporttechniek evolueert eveneens voortdurend. De vrachtwagens worden steeds meer gespecialiseerd en "gesofistikeerd". Het spoorwegmaterieel kent ook een evolutie die onna-

volgbaar is voor de weg, nl. het gestaag opvoeren van de lading per transporteenheid. Tijdens de maand februari heeft de maatschappij Transfesa, die de spoorwegtrafiek voor voedingsmiddelen met Spanje coördineert, een zogenaamde gesloten mammoetwagen naar het invoercentrum verstuurd, met een nuttige last van 50 ton! De vrachtwagen biedt ontegensprekelijk bepaalde voordelen o.m. de soepelheid bij het gebruik. Om die reden is het aandeel van de trein, beschouwd in de economische crisiscontext, de laatste jaren afgebrokkeld.

Maar aldus onze woordvoerder van het CEI, wanneer de vrije concurrentie speelt, zoekt men te reageren. Men vindt nieuwe oplossingen, er komen verbeteringen. Zo kwam Transfesa met zijn mammoetwagen voor de dag. De zijwanden gaan helemaal open wat een versnelling van het laad- en losritme in de hand werkt.

In één keer 50 ton invoeren van hetzelfde produkt is natuurlijk niet zo gemakkelijk. Alleen grote invoerders kunnen dat en die vind je zo niet bij bosjes.

In elk geval indien men bij de technische voordelen nog een lagere prijs per ton kan aanbieden, dan deze die bij de traditionele 28-tons-wagens wordt toegepast, dan heeft de spoorweg een sterke troef in handen die hij zeker moet uitspelen.

Een conculsie kan moeilijk na 3 à 4 maanden activiteit gemaakt worden. Enkel een eenvoudige vaststelling: de invoerders kijken met heel wat meer vertrouwen de toekomst tegemoet sinds ze hun intrek hebben genomen in het moderne Centrum Europa Invoer waar de "hoofdstad van Europa" behoefte aan had.

De spoorweg heeft ook hier niets onverlet gelaten om de technische voorwaarden te scheppen tot nieuwe commerciële ontplooiing. Hij bewijst eens te meer zijn aanpassingsvermogen aan de markt en trafiekwijzigingen en de wil om deel te nemen aan de activiteiten van sterk gediversifieerde sectoren.