

VAN HET MARITIEME NAAR INTERMODALE: HOE ONTWIKKELT ZICH DAT TUSSEN ANTWERPEN EN BRUSSEL?

Brigitte Grouwels

Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,
bevoegd voor Ambtenarenzaken en de Haven van Brussel

1. Antwerpen en Brussel: door het lot verbonden in de geschiedenis van de Noord-Europese waterwegen

Het ligt helemaal niet in mijn bedoeling een uitgebreide historische uiteenzetting te geven. Toch wil ik even beklemtonen dat Antwerpen en Brussel een gelijklopende evolutie gekend hebben en vanuit die optiek vormt de waterweg een echt verbindingsteken tussen onze beide steden.

Sinds de late middeleeuwen bevoorraadt de Zenne onze hoofdstad en dat zowel voor voedingswaren als voor bouw materiaal. Zo was de Zenne, tot de 19^{de} eeuw, bepalend voor het Brusselse landschap.

Wist u dat de kathedraal van Mechelen opgetrokken werd uit zandsteen die in de Brusselse groeven van Dielegem gewonnen werd om die dan via de waterweg richting Mechelen aan te voeren?

Omdat de Zenne een zeer grillige loop heeft en bovendien nogal nukkig van laagwater naar hoogwater springt, kreeg ze de volle aandacht van de ingenieurs van keizer Karel. Dit leidde tot het project om deze wispelturige rivier te kanaliseren, wat dan ook in oktober 1561 voltooid werd.

Met de ingebruikname van het kanaal richting Charleroi wordt, na vele opeenvolgende bouwwerken, in 1832 de enkelvoudige as Antwerpen-Brussel omgevormd tot een tweevoudige ABC-as, Antwerpen-Brussel-Charleroi. Op die as wordt de basis gelegd voor de Belgische industriële ontplooiing in de 19^{de} eeuw.

De Eerste Wereldoorlog zal voor de hele haveninfrastructuur rampzalige gevolgen hebben: het is pas in 1922 dat het “Kanaal van Willebroek”, de verbinding Antwerpen-Brussel, opnieuw wordt ingehuldigd met de afmetingen die we vandaag kennen.

De grote dichter, Emile Verhaeren, uitte trouwens zijn bewondering over de omvang van deze reusachtige werken met de woorden “Regardez, c’est la mer qui s’en vient à Bruxelles!”.

Nooit zullen wij genoeg kunnen benadrukken hoe visionair onze ingenieurs geweest zijn om ons land met deze maritieme waterweg te voorzien. Dankzij een grote diepgang (6 meter in het hart van Brussel) en een ruime doorvaart-hoogte (33 meter) beschikken wij over een “royale” waterweg en verkeren wij, tot groot genoegen van de Brusselaars, in de mogelijkheid de Mercator in ons gewest te ontvangen. De Oostendenaars kunnen hierover getuigen,... wij hebben hen hun schip in goede staat terugbezorgd!

Maar we zijn zeker nog niet op het einde van de lange traditie van ingenieurswerken. Dit werd voortgezet met de opening van de grote zeesluis van Wintham in Vlaanderen en met de inhuldiging, in 2002, van de hydraulische liften te Strépy-Thieu in Wallonië. Hierdoor spreekt men trouwens voortaan over de as ABC...D (Antwerpen – Brussel – Charleroi – Duinkerke)? Wij mogen ons vandaag verheugen over dit infrastructuurbeleid dat de integratie van onze havensteden (de kleine en de grote!) in het waterwegennet beoogt. Weldra komt zelfs de verbinding Seine–Noord tot stand, (ik verwijfs hierbij naar de in de ogen van Mirabeau zo dierbare Seine en niet de Zenne van de Brabanders). We kunnen nu reeds onderstrepen dat dit infrastructuurbeleid in grote mate bijdraagt tot de welvaart in onze Europese regio's.

In dit verband wens ik te benadrukken dat ik van plan ben een intergewestelijk overleg te organiseren over het verhogen van de bruggen tot 7m50 in overeenstemming met de Europese aanbevelingen. Op die manier kunnen de containerstromen, die geleidelijk Europa overspoelen, een optimale doorvaart krijgen.

Het betreft hier een netelig debat dat tevens enorm veel geld kan kosten, maar ik kan niet genoeg herhalen dat onze respectieve successen hun bron vinden in de visionaire lef van onze voorgangers. Wij moeten dan ook met veel durf blijven doorwerken. Dit is uiterst belangrijk om een duurzaam milieu voor onze kinderen te verzekeren.

2. Brussel ligt in het hart van de Europese netwerken

Het spreekt voor zich dat bij een vervoerbeleid, een “supply logistic chain”-visie niet te scheiden is van een visie op de waterwegennetwerken.

De toegankelijkheid van de Brusselse haven voor schepen tot 5000 T is een aanzienlijke strategische troef die mogelijkheden biedt om rechtstreekse Short-Sea-Shipping-verbindingen te realiseren met talrijke Europese bestemmingen en voornamelijk naar of vanuit Scandinavië.

Onze positionering als waterweg is eveneens uitstekend, aangezien wij voortaan vlotte verbindingen kunnen tot stand brengen:

- noordwaarts met de Schelde, de gouden driehoek van de Rijn, en zelfs met de Donau;
- zuidwaarts, met het noorden van Frankrijk, een streek, die zoals u weet, een stevige groei kent (Rijsel, Béthune, Valenciennes,...);

De Haven van Brussel wist deze kansen te benutten dankzij een dynamisch commercieel en marketingbeleid dat er sedert 1994 in slaagt de groei van de waterweg terug op te trekken, en het peil van vóór de jaren 80 te overtreffen.

De strategische visie is ondertussen ook aangepast aan de nieuwe noden. We evolueren nu van het uitsluitend gebruik van de waterweg naar het gezamenlijk gebruik van alle transportmodi, de zogenaamde trimodaliteit.

De doelstelling van het intermodaal beleid bestaat erin, rekening te houden met een duurzame mobiliteit door optimaal gebruik te maken van alle transportmodi.

In dit verband wordt de positionering van de binnenhavens, zoals de Haven van Brussel, die trouwens als 5^{de} Europese binnenhaven is gerangschikt, bepaald door drie eigenschappen :

- a) Een multimodale draaischijf vormen die de logistieke keten structureert via een integratie van de binnenvaart, de kustvaart, het wegverkeer en het vervoer via het spoor;
- b) de onmiddellijke nabijheid van de consumptiecentra om de kosten van het wegvervoer na overslag te beperken;
- c) de verschillende actoren van de logistieke keten in een netwerk brengen en een onderlinge synergie creëren.

Wij moeten jammer genoeg vaststellen dat, in Europa, de spoorweg de zwakke schakel vormt in de intermodaliteit, omwille van een beperkte doeltreffendheid en hoge tarieven voor de gebruiker. Het is niet mijn gewoonte om de algemene klagezang ten aanzien van de spoorbeheerders te vervoegen. Ik moet trouwens erkennen dat de nieuwe NMBS-ploeg zich keihard inzet om de toestand te verbeteren. We kunnen er enkel van dromen wanneer we zien dat in de Verenigde Staten het markt-aandeel van het spoor in het goederenvervoer 40% bedraagt.

De ontwikkeling van het spoor als partner in plaats van concurrent voor de waterweg moet aangemoedigd worden. De doelstellingen van beide transportmodi zijn immers dezelfde, namelijk het tot stand brengen van een « modal shift » van het wegvervoer naar meer milieuvriendelijke transportmiddelen die zich in een logica van duurzame mobiliteit schikken.

Voor de Haven van Brussel wens ik mij in deze logica in te passen. In mijn budget 2006 is een bedrag van €150 000 voorzien om aan de “modal shift” te besteden.

We moeten streven naar een meer ambitieus en innoverend vervoersbeleid : voor mij is het dossier afvalvervoer over de waterweg prioritair. Hierdoor kan het doorgaand verkeer in het Brussels gewest met 10.000 vrachtwagens verminderd worden.

De Europese Vereniging van Binnenhavens (EVB), die meer dan 200 havens telt en waarvan de Haven van Brussel de voorzitter levert, is druk bezig met de analyse van de beste praktijken inzake alternatief afvalvervoer. De Haven van Rijsel is hiervan een goed voorbeeld.

3. De havens zorgen voor economische groei in Europa

De transporteconomie is sedert 3 decennia een factor voor economische groei in Europa. Dit blijkt uit deze voor zich sprekende grafiek: de landen die een aanzienlijke vervoeractiviteit ontplooiën, hebben ook het hoogste Bruto Binnenlands Product per inwoner.

In ons land in 't bijzonder waren – en zijn trouwens nog altijd – de havenactiviteiten een doorslaggevende troef ten opzichte van onze Europese concurrenten. Zo zorgen de Vlaamse havens alleen voor zowat 25 % van het Noord-Europese zeevaartverkeer . Deze trend wordt bevestigd door het feit dat ongeveer 40% van het huidige verkeer van de Antwerpse haven uit containers bestaat, wat wijst op een hoge toegevoegde waarde van dit verkeer. Ik verwijz hierbij ook naar een studie van de Nationale Bank waaruit blijkt dat de Vlaamse havens circa 215.000 rechtstreekse en onrechtstreekse banen creëren. Volgens diezelfde studie is één rechtstreekse baan goed voor één onrechtstreekse baan.

In de Haven van Brussel stellen wij, weliswaar op kleinere schaal, dezelfde dynamiek van de haven- en de logistieke economie vast. Op de kleine Brussels havenzone bevinden zich toch zo'n 300 bedrijven, waaronder 70 % hun beslissingscentrum in het havengebied gevestigd hebben. Eén bedrijf op twee behaalt $\frac{3}{4}$ van zijn zakencijfer binnen het gewest en 60% van de arbeiders uit de havenbedrijven, woont ook in het Brussels Gewest. We kunnen dus gerust stellen dat de Haven van Brussel heel goed verankerd is in het Brussels gewest.

De dynamiek van de Haven van Brussel heeft zich de jongste jaren op een bijzonder spectaculaire wijze in de kijker geplaatst, vermits de trafieken hebben 21,5 miljoen ton bereikt, waarvan 7,7 miljoen via de waterweg.

En zelfs wanneer we een terugval van de directe maritieme trafieken moeten betreuren, kunnen we ons wel verheugen over de spectaculaire groei van de binnenvaart, die er met 13 % op vooruitgegaan is in 2004. In minder dan tien jaar zijn de trafieken in de Haven van Brussel met 40% toegenomen. Laten we er van uit gaan dat deze groei blijft verder gaan.

Zonder bij te veel details te willen stilstaan, wens ik toch een aantal elementen naar voor brengen die aantonen dat de gezamenlijke acties van mijn kabinet en de Haven een ambitieus karakter hebben:

a) Activering van de Brusselse containerterminal

De opstart van onze containerterminal verliep niet zonder moeilijkheden, maar kan nu voor het eerste exploitatiejaar een mooi resultaat voorleggen vermits er niet minder dan 12.000 TEU verscheept werden, wat zeker niet mis is voor een stedelijke terminal. Hierbij dient opgemerkt dat 90% van deze containers op rekening staat van de lijn Brussel-Antwerpen die wekelijks vier lichters bevracht.

Tot nu toe voorzien de grote logistieke bedrijven drie opslagplaatsen op de containerterminal. Dat betekent dat voor elke euro die de overheid investeert, de privé er vier euro tegenover plaatst. In tegenstelling tot wat sommige pessimisten vooraf over de haalbaarheid van een vaste lijn Antwerpen-Brussel verkondigden: het einde van de groei is nog lang niet in zicht.

b) De realisatie van het Brussels International Logistic Center (BILC)

Ik heb het voorrecht u te mogen aankondigen dat Brusselse regering, op vraag van de Haven van Brussel, het voorstel heeft goedgekeurd om te starten met de bouw van een nieuw stedelijk logistiek centrum op een terrein van 9 hectaren op de Thurn & Tassis site.

Dit project vormt een partnerschap tussen de privé en de overheid en zal – met de steun van de Europese Investeringsbank - een investering van ongeveer 25 miljoen euro met zich meebrengen om voor het Brussels gewest een logistiek goederendistributiecentrum op te richten.

Op deze site zullen 400 jobs gecreëerd worden en ongeveer even veel onrechtstreekse banen. Tevens wil ik er op wijzen dat ook dit project kadert in een

duurzame mobiliteit. We willen immers op die manier zware vrachtwagens uit het Brussels stadscentrum weren.

c) Een nieuw leven voor de Carcoke site

Ook hier heeft de Haven van Brussel onlangs een belangrijke beslissing genomen. Na een eerste selectie van de kandidaten die willen investeren in dit grootschalig project, is een lastenboek opgemaakt voor de eindselectie van de uiteindelijke investeerder in deze logistieke onderneming.

Dit lastenboek heeft grote ambities: behalve de sanering van de site van de oude cokesfabriek moet er een nieuw logistiek centrum komen. Ook hiervoor heeft de Brusselse regering de gunningscriteria voor dit contract onlangs goedgekeurd. Belangrijke criteria zijn onder meer het aantal te creëren arbeidsplaatsen alsook de verplichting om minimum 250.000 ton via het zee-kanaal te verschepen.

Met mijn beleid wil ik de dynamiek van de Haven van Brussel verder stimuleren. Zo heeft de Brusselse regering in mei 2005 mijn actieplan voor de Haven van Brussel goedgekeurd, waarbij we 68 concrete acties de komende maanden en jaren willen uitvoeren. In dit actieplan vormen de sociaal-economische functie en de scheepvaartactiviteit van de Brusselse haven de voornaamste hoofdstukken.

4. Strategie rijmt op synergie!

De haven economie is per definitie gesteund op een netwerkenstrategie: deze is onontbeerlijk voor de ontwikkeling van Europa, voornamelijk tegenover de opkomende Aziatische economieën.

Zo bedraagt de groei van het containerverkeer op wereldvlak 14% in 2004. Dat is onder meer te danken aan de buitengewone groei van de Chinese economie die meer dan ooit zijn bijnaam “fabriek van de wereld”, waarmaakt en zelfs de voorspelling van Alain Peyrefitte 30 jaar geleden in zijn boek “Quand la Chine s'éveillera” overtreft!

Alle grote “VLC”-eenheden (Very Large Container Ship) die wereldwijd opereren doen tegenwoordig de Chinese havens aan. We weten dat deze groei voor grote problemen zal zorgen in Europa. Het wordt moeilijk om zulke varende mastodonten fysiek te ontvangen en er is een onevenwicht tussen de geladen containers die uit Azië aankomen en het vertrek van ongeladen schepen.

Op deze uitdagingen zijn er verschillende antwoorden mogelijk. De recente opening van het Deurganckdok getuigt van een duidelijke strategie die onze Antwerpse collega's uitgestippeld hebben. Onlangs heb ik deze buitengewone site in de Antwerpse haven bezocht. In dit verband is de uitdieping van de Schelde een van onze grote nationale prioriteiten.

Maar het streven naar bijkomende en nieuwe ruimte kan niet blijven duren en mag dus evenmin het enige antwoord zijn op deze onbeperkte groei van de containermarkt die daarenboven het risico inhoudt dat ook het wegennet van het hinterland dichtslibt. Zo bieden de binnenhavens, zoals Brussel, aanvullende afzetmogelijkheden voor het containerverkeer maar dat veronderstelt een vlottere doorstroming naar het hinterland dan nu het geval is.

Het mag dan misschien bitter in de oren van onze Antwerpse vrienden klinken, maar we moeten toegeven dat onze Nederlandse collega's geen gebrek aan visie getoond hebben wanneer ze een containerterminal ingericht hebben op het kanaal van Willebroek met een rechtstreekse verbinding naar de Haven van Rotterdam. Het lijkt wel een paard van Troje achter de rug van de haven van Antwerpen!

Vandaag zijn er voldoende voorbeelden van positieve samenwerkingsverbanden inzake "feederings" lijnen voor containers tussen kusthavens en binnenhavens: dat is zo tussen Marseille en Lyon en tussen Le Havre en Parijs.

In dit perspectief heb ik onlangs twee initiatieven genomen:

- a) de uitwerking van een samenwerkingsovereenkomst tussen de Waterwegen en Zeekanaal NV en de Haven van Brussel om gezamenlijk initiatieven voor de waterweg te nemen inzake marketing en samenwerking op de containerlijnen;
- b) mijn bezoek aan de Antwerpse havenautoriteiten om te pleiten voor een meer efficiënte aanwending van de waterweg die steeds een structurerende as tussen onze havens is geweest.

Ik heb me voorgenoemen om dezelfde boodschap te verkondigen bij de havenautoriteiten van Charleroi. Zoals ik bij de aanvang van deze uiteenzetting reeds zei, deze stad is het derde onderdeel van de historische ABC-as.

Besluiten

Bij de verdeling van de bevoegdheden van de Brusselse Regering kreeg ik de boeiende opdracht om de voogdij over de Haven van Brussel waar te nemen en

om het met Goethe te stellen op die manier “een venster op de wereld te openen”. Hoofdzak is het roer stevig in handen te houden en te anticiperen op mogelijke evoluties.

Ik wil besluiten met een citaat van de onlangs overleden Peter Drucker, die voor veel kaderpersoneelsleden als de “paus” van het strategisch management was: “een verandering kan men niet beheren: men kan ze enkel leiden”.

Wij willen graag deze gevleugelde woorden tot de onze maken, maar laat ons nooit uit het oog verliezen dat enkel het optimaliseren en het samenbrengen van onze respectieve talenten het bereiken van dit ambitieus streefdoel mogelijk maakt.

Uw Academie van de Marine verenigt heel wat talent en ervaring die heilzaam is voor de welvaart van onze havens en onze gewesten. Daarom wens ik u van harte te danken, ook voor de uitnodiging tot dit initiatief en de aandacht die u aan mijn uitzetting besteed hebt.