

## PERSBERICHT

24 september 2008



### Stadsvereniging BRAL tegen plannen voor het BILC

Ter herinnering: het BILC – Brussels International Logistic Center - is het ‘stedelijk’ distributiecentrum dat de Haven van Brussel wil realiseren op Thurn & Taxis. Versimpeld kan je spreken van moderne uitbreiding van het huidige TIR-centrum aan de Havenlaan. Vrachtwagens bollen naar het distributiecentrum en bestelwagens verspreiden de goederen verder over de stad. Dat is alvast de bedoeling, want het verhaal is genuanceerder dan dat.

Goederen moeten tot in de stad geraken en onze winkels dienen bevoorraad. De vraag is echter op welke manier dit het best gebeurt? Voor BRAL is het antwoord duidelijk: de aanvoer gebeurt het liefst zo veel mogelijk over water en per trein. De verdeling gebeurt dan weer best met elektrische bestelwagens of zelfs met vrachtfietsen en vrachttrams. Voorbeelden in andere steden tonen aan dat dit perfect mogelijk is.

En daar knelt het schoentje bij de huidige plannen voor het BILC. Ondanks de goede intenties van de Haven is het BILC op de eerste plaats een vrachtwagenverhaal.

#### **AANVOER OVER WATER?**

Begin september 2008 organiseerde de Haven van Brussel een demonstratie van palletvervoer per boot. Tot nu toe had de vrachtwagen zowat het monopolie op dit soort vervoer. Hoewel het om een door de overheid gesubsidieerde test ging, toonde ze duidelijk aan dat palletvervoer over water probleemloos kan, desnoods zelfs voor basisgoederen als flessen frisdrank. Wanneer de goederen van ver genoeg komen en er met grotere vrachten gewerkt wordt, kan het zelf de concurrentie aan met vrachtwagens.

Er is echter één grote voorwaarde: een distributiecentrum waar die paletten zouden toekomen, moet aan de waterkant liggen. Dat is in deze niet het geval, want de Havenlaan ligt nog tussen het kanaal en het geplande BILC. Overslag vormt de grootste kost in dit precair economisch verhaal. Overladen op vrachtwagens om die een paar honderd meter opnieuw uit te laden, maakt dit soort leveringen te arbeidsintensief en dus te duur. Enkel als het Gewest bereid is het jarenlang zwaar te subsidiëren, is voor het BILC de aanvoer per water fictie en dient een demonstratie als deze van twee weken geleden enkel om het project een groene tint te geven.

## **AANVOER PER TREIN?**

Nog maar enkele jaren geleden haalde men op de terreinen waar nu het BILC moet komen alle treinsporen weg en nu droomt men ervan om op bijna dezelfde plaats een nieuw aan te leggen. Een treinspoor is op zich logisch, want elke vrachttrein zorgt voor minder vrachtwagens op de weg. We moeten echter vraagtekens zetten bij de economische haalbaarheid hiervan. Wie gaat dat treinspoor betalen? Willen de klanten van het BILC het nodige geld op tafel leggen? Zijn zij vragende partij? Zijn zij hier op geselecteerd? Wil de Haven van Brussel investeren in dergelijke spoorlijn? Voorlopig vraagt de Haven om de optie open te laten. Vaag, inderdaad. En wanneer er mogelijk genoeg vraag en geld is, moeten de nodige vergunningen worden aangevraagd en dan moeten de werken nog beginnen. Op het moment dat een treinspoor er effectief kan liggen, zijn er lang weer betere locaties voorhanden (cfr. 'Geen alternatief?').

We mogen ook niet vergeten dat privé-ontwikkelaars plannen aan het maken zijn voor de rest van de oude Thurn & Taxis-site. En die zijn niet altijd compatibel met de gevraagde trein. Een spoorweg bemoeilijkt alleszins de planning van Thurn & Taxis en zijn groene navelstreng langs de oude spoorwegbedding.

## **DE REALITEIT**

De effectenstudie bij de vergunningsaanvraag stelt dat het project per dag 800 extra verplaatsingen met zich meebrengt, waarvan 350 vrachtwagens van meer dan 3,5 ton. Heel concreet betekent dit extra opstoppingen ter hoogte van het Jules de Troozsquare en de van Praetbrug. We mogen in deze niet vergeten dat ook de heraanleg van de Havenlaan in het teken staat van de komst van het BILC. In een vorig persbericht hieromtrent legden we al uit hoe er op die manier een aantrekkelijke stadsautostrade wordt gecreëerd. Terwijl het omgekeerde kon bewerkstelligd worden.

Belangrijk om te weten: deze vervoersstroom komt bij de vervoersflux van het huidige TIR-centrum dat gewoon blijft bestaan. Dit centrum zorgt momenteel voor 2.00 verplaatsingen per dag waarvan 600 >3,5 tonners. Veel van het materiaal dat naar het TIR-centrum wordt gebracht, verlaat bovendien opnieuw de stad. Dat maakt van het distributiecentrum dus eerder een goedkope opslagruimte dan een stadsondersteunende functie. En daar komt met de plannen voor het BILC geen verandering in.

Door de prijszetting zou het economisch dom zijn om goederen helemaal de stad binnen te brengen om ze daarna weer de stad uit te voeren. Vooral omdat het BILC een nieuwe generatie distributiecentra. We wensen het de Haven niet toe, maar wanneer het BILC te weinig klanten vindt, bestaat de kans dat de prijzen weer zakken en er firma's op af komen die enkel in de goedkope prijs geïnteresseerd zijn, en niet in de ligging.

We verwezen er al naar: op de site van Thurn & Taxis, naast het BILC, staat er van alles te gebeuren. Wat er precies komt, weten we pas in januari. Maar het is alvast zeker dat het véél verkeer met zich zal meebrengen. Het grote verschil is dat het hier om vervoer van mensen gaat, die ook het openbaar vervoer kunnen nemen. Eén of meerdere tramlijnen zijn dan ook een *conditio sine qua non* voor de ontwikkeling van de site. En het is ook een uitstekende

gelegenheid om effectief werk te maken van een vrachttam. Iets waar we niets over lezen in het openbaar onderzoek.

## **GEEN ALTERNATIEF?**

Velen stellen zich de vraag waarom de Haven het zich zo moeilijk maakt en deze locatie kiest. We denken dat het antwoord even begrijpelijk als betreurenswaardig is: ze beschikken nu eenmaal over de nodige gronden en een geschikte locatie is niet meteen voor handen.

Maar voor BRAL volstaat deze uitleg niet. Daarvoor is het distributievraagstuk een té belangrijk luik van de Brusselse mobiliteitsknoop. **Het is een kwestie van politieke prioriteiten en een goede grondpolitiek dat zo'n vitale functie op de juiste plaats terecht komt.**

Schaarbeek-Vorming is de meest voor de hand liggende alternatieve locatie. Deze site is via de voorhaven al verbonden met het kanaal – al moet de Vilvoordsesteenweg dan wel worden omgelegd! –, de spoorterminal ligt er al en is ondergebruikt én de grote ring rond Brussel ligt vlakbij. Ook Brussels Airport in Zaventem is makkelijk bereikbaar, wat de site helemaal multimodaal maakt.

Schaarbeek-Vorming staat op het GBP (Gewestelijk Bestemmingsplan) aangeduid als “*gebied van uitgesteld belang*”, wat wil zeggen dat we er in theorie allemaal moeten afblijven tot 2018. Al zwijgen we dan over de menige projecten die er ondertussen al op zijn uitgetekend. Zelfs als we effectief tien jaar wachten, kan tegen dan alle paperassenwerk achter de rug zijn en kunnen de werken snel beginnen. Dit alles liefst als onderdeel van het *Richtschema Schaarbeek-Vorming* natuurlijk. Als de Haven geen tien jaar kan wachten, is men verplicht uit te kijken naar een andere geschikte locatie langs het water.

## **OP WEG NAAR EEN GEWESTELIJKE DISTRIBUTIEPOLITIEK**

Er waren ooit plannen om het aantal vrachtwagens aan banden te leggen, af te leiden naar een stuk van het BILC en van daaruit de goederen te verspreiden over de stad. Er was zelf sprake van om dit met elektronische bestelwagens te doen. Na onderzoek bleek het project niet optimaal en momenteel is men aan het werken aan een coherente gewestelijke distributiewegepolitiek. Zeer goed en absoluut noodzakelijk. Idealiter is er natuurlijk éérs zo'n coherente politiek en worden er daarna projecten als het BILC gepland.

## **WERK**

Of het distributiecentrum nu naast Thurn & Taxis of twee kilometer verder op Schaarbeek-Vorming ligt, maakt niets uit voor de werkgelegenheid. Al moeten we dan wel een op een creatieve manier nadenken welke secundaire activiteiten het best ontwikkeld worden op het grondgebied van de Haven op Thurn & Taxis.

## **EN VERDER ...**

Over andere activiteiten gesproken: twee van de drie bedrijven die plaats moeten maken voor het geplande openluchtzwembad op het Becodok zouden verhuizen naar, jawel, Thurn & Taxis! Meer bepaald ten westen van het BILC. Weg dus aangename en autovrije verbinding tussen Molenbeek en Laken, zoals deze in het Richtschema Thurn & Taxis was voorzien. De bedrijven moeten namelijk bevoorrad worden en bereikbaar zijn voor hun klanten. Weg dus

ook de mooie toegangspoort tot het nieuwe regionale park vanuit Laken. Ook weg: een stuk van dat geplande 'regionale' park. Het Richtschema Thurn & Taxis wordt al uitgehold vooraleer het definitief is goedgekeurd.

**BRAL**

**Contact:**

**Steyn Van Assche [0498 132 586]  
vzw Brusselse Raad voor het Leefmilieu  
Zaterdagplein 13 • 1000 Brussel  
02 / 217 56 33 • fax 02 / 217 06 11  
[steyn@bralvzw.be](mailto:steyn@bralvzw.be)  
[www.bralvzw.be](http://www.bralvzw.be)**