

# De weg van het schroot

Op de Amsterdam Scrap Terminal (AST) aan de Amsterdamse Vlot- en Mercuriusaven bij de westelijke rondweg wordt op'n 500 tot 700 duizend ton schroot per jaar verwerkt. Waar komt dit vandaan, waar gaat het naartoe, en hoe?

De aanvoer van metaalafval, over de weg en over water, verloopt hoofdzakelijk via op- en bouwbedrijven. Vaak wordt het schroot door een metaalbedrijf voorgesorteerd, zoals door Van Groningen, van wie de vrachtwagens bij de Amsterdam Scrap Terminal af- en aanrijden. HMS 1 is mooi en zwaar spul, dikker dan 6 mm, zoals plaatmateriaal, autodeuren, onderdelen van grote installaties. Dit hoogwaardig metaalafval wordt veelal door Tata Steel afgenomen. Wat dunner is dan 6 mm heet HMS 1-2 en komt op een andere hoop: van fietswielen, radiatoren, boodschappenkarren en betonvloerwerk tot afgedankt gereedschap en oma's oude naaimachine.

Op het wegen en lossen maakt een medewerker een inschatting van het percentage ijzermetaal in de lading, zoals beton dat nog aan vlechtwerk zit, stukken hout of plastic. Dit wordt verrekend in de prijs die de Amsterdam Scrap Terminal (AST) aan de leverancier betaalt.

## LH50-kranen

Op de werf, een betonvlakte van krap 30.000 vierkante meter, gaat het scheiden verder. De AST gebruikt twee 40 ton wegende LH50-kranen van Liebherr met een poliepgrijper, waarmee het ijzer op grote hopen naar twee verschillende kades wordt gewerkt. Het is zwaar werk, maar wordt precies uitgevoerd.



Afb. 1 De LH50 (links) en LHM550 bij Amsterdam Scrap Terminal in actie

De machinist maakt heel gecontroleerd een muur van schroot, waarachter hij veilig de rest van de lading kan werpen. "Je moet altijd scherp blijven," zegt medewerker Radi. "Een stuk staal dat wegspringt kan enorme schade veroorzaken, zowel aan je machine als aan jezelf."

Kraanmachinist Mehmet is zo bedreven dat hij met de enorme grijper een blikje van de grond kan rapen. Radi zelf bedient de shovel, een 22 ton wegende Volvo HD2002, waarmee hij in voortdurende interactie met

zijn collega om de kraan beweegt om het materiaal tot een berg te schuiven, de stock, die met de grijper kan worden opgetild.

## Kosten en marges

Wat vervolgens blijft liggen is klein spul. IJzer, maar ook stukken steen en glas. Er zijn sorteermachines die materialen herkennen op kleur en vorm en het laatste ijzer uit de hoop kunnen scheiden, maar een deel blijft handwerk. Hoe dan ook verruilt shovelchauffeur Radi aan het eind van de dag



zijn bak voor een borstel om het hele terrein schoon te vegen. Hij is zuinig op zijn banden, want deze kosten per stuk 5.000 euro. Beheersing van de kosten is van levensbelang in deze branche, waarin de marges klein zijn, de concurrentie groot en de prijzen dagelijks wisselend. AST moet het hebben van service, persoonlijk contact en accuratesse. Leveranciers die willen lossen, hoeven niet te reserveren. “Dat maakt het werk soms spannend,” zegt Romy, die een belangrijk deel van de afhandeling doet op het kantoor. “Je weet nooit hoe druk het wordt.”

### Tussen Amsterdam en Istanboel

AST is met een verwerking van jaarlijks gemiddeld zo'n 600 duizend ton schroot op een totaal van 3 miljoen ton een van de toonaangevende ijzerverwerkers van Nederland. Het bedrijf bestaat sinds 2016. Daarvoor heette het Alba Scrap Trade (ook AST). Hoewel de naam en de Amsterdamse kruisen in het logo anders doen vermoeden is AST een Turks bedrijf. “De nieuwe naam is om de relatie met Amsterdam en het Nederlands als voertaal te onderstrepen,” zegt Romy. “Leveranciers en vervoerders vinden dat prettiger.” Zes van de tien medewerkers hebben Turkse wortels. Eigenaar Volkan pendelt tussen Amsterdam en Istanboel.

### Mobiele havenkraan

Behalve Tata Steel bevinden alle afnemers van AST zich in Turkije, waarheen de lading via zeeschepen wordt vervoerd. Een á twee keer per maand legt hiervoor een schip aan voor de kade van ofwel de Mercuriushaven ofwel de Vlothaven, waarvoor het bedrijf sinds kort ook een vergunning heeft.

Voor het laden van de zeeschepen gebruikt AST een mobiele havenkraan van Liebherr, de LHM550 van verhuurbedrijf Maja. De kraan, met een gewicht van 400 ton en een lengte van uitgestrekt 54 meter, heeft 72 wielen om zich over de kade te verplaatsen. De 15 ton wegende poliepgrijper kan in een keer een lading van 35 ton pakken. Specialistisch werk, waarvoor Maja ook de stuwadoors levert. Daarnaast worden ook de drijvende kranen van Maja gebruikt voor het beladen vanuit binnenvaartschepen, waarbij de grijper 25 ton inclusief het eigen



Afb. 2 De Volvo HD2002 shovel



Afb. 3 De belading van een zeeschip met schroot

gewicht in een keer verplaatst. Met het beladen van maximaal 190 meter lange zeeschepen met maximaal 30 duizend ton schroot, dat in enkele weken op

de kades is opgestapeld, is de LHM550 samen met de drijfkranen vier tot vijf dagen bezig. Voor wie ervan houdt elke keer weer een heerlijk spektakel. **BULK**