

Een tientonner haal je niet zomaar van de weg



Een rits logistieke en industriële bedrijven wil de komende twee jaar in en rond Antwerpen minstens 130.000 containers van de weg of uit het spitsverkeer halen. Daarvoor kregen ze 1 miljoen euro subsidies van Lantis, het bedrijf achter het Oosterweelproject, en Port of Antwerp/Bruges. Het idee is om het goederenvervoer efficiënter, slimmer en duurzamer te maken. In de praktijk betekent dit vooral dat meer containers via de binnenvaart en het spoor vervoerd moeten worden.

Zeven van de tien projecten zetten in op wat in het transportjargon de modal shift wordt genoemd, de verschuiving van wegvervoer naar spoor of binnenvaart. Twee andere mikken erop om vrachtvervoer te verschuiven van overdag naar 's nachts. Het tiende project wil het wegvervoer efficiënter maken, zodat minder ritten nodig zijn voor dezelfde hoeveelheid vracht.

De bedrijven achter deze projecten zijn belangrijke schakels in de logistiek in en rond de haven van Antwerpen, zoals Katoen Natie, transporteurs Van Moer en Adpo of de containerterminaluitbaters PSA, DP World en Hutchison Ports. Maar ook industriële bedrijven zoals het Waalse staalbedrijf Duferco en het chemieconcern Ineos, kregen geld. Het buitenbeentje is het Antwerpse softwarebedrijf Antser, dat bedrijven helpt om import- en exportstromen beter op elkaar af te stemmen.

De inspanning heeft echter veel weg van een druppel op een hete plaat. Want de circa 130.000 containers die binnen dit en twee jaar op een efficiëntere manier vervoerd moeten worden, vertegenwoordigen net geen 1 procent van het containervolume dat jaarlijks geladen en gelost wordt in het havengebied van Port of Antwerp/Bruges.

Bovendien blijkt het bijzonder moeilijk om het goederenvervoer van de weg te halen. Al jaren schommelt het aandeel van de binnenvaart in het containervervoer rond de 34 procent, terwijl het aandeel van de trein rond de 7 procent blijft hangen. Lantis mikt op een aandeel van 42 procent voor de binnenvaart en 15 procent voor het spoor tegen 2030.

Transporteconomen plaatsen daarom stevige vraagtekens bij de subsidies om vrachtwagens van de weg te halen. Ze spreken over geld naar de zee dragen. Thierry Vanelslander (UAntwerpen) twijfelt niet aan de goede bedoelingen, maar wijst erop dat nachtelijk goederenvervoer veel meer vergt dan alleen aangepaste transporten. Ook de ontvangende bedrijven moeten bereid zijn hun uurroosters aan te passen. Veel bedrijven openen 's nachts niet zomaar de deuren voor het lossen en laden van goederen.

Christa Sys, een collega van Vanelslander, stelt het nog wat scherper. Zij spreekt van verloren geld als de logistieke keten niet volledig meewerkt. Als je echt vrachtwagens van de weg wil halen, moet vooral worden ingegrepen op de prijs van vervoer over de weg, het spoor en de binnenvaart. Die laatste twee moeten financieel aantrekkelijker worden dan wegverkeer.

In 'De grote markt' duikt de economieredactie dagelijks in een opmerkelijke beweging in de economische wereld.

Pascal Sertyn