



Nieuwe binnenvaartlijn tussen Antwerpse haven en Meerhout moet 10.000 extra vrachtwagens per jaar van de weg houden

Transport containers

Haven Antwerpen naar hinterland België en Europa

Binnenvaart

51,2%

Vrachtwagens

31,2%

Pijpleidingen

12,4%

Goederentreinen

5,2%

Bron: Port of Antwerp-Bruges



Een nieuwe binnenvaartverbinding tussen de Inland Terminals Group (ITG) in Meerhout en PSA Antwerpen moet volgens ITG zo'n 10.000 extra vrachtwagens per jaar van de E313 houden. Vanaf deze zomer zouden ook forse verbeteringen aan de spoorinfrastructuur in de Antwerpse haven de filelast op de weg verder moeten beperken.

Elke dag komen in de Antwerpse haven heel veel containers aan. Die moeten daarna tot bij de klanten geraken. Volgens de meest recente cijfers van 2024 gebeurt meer dan de helft van die verplaatsingen via de binnenvaart. Iets meer dan 30 procent van de transporten gebeurt via de weg.

Vrachtwagens blijven dus populair, waardoor de filelast op de weg ook groot is. Maar vanaf deze week lanceren de terminaluitbaters ITG in Meerhout en PSA in Antwerpen samen een nieuwe binnenvaartverbinding, die drie keer per week (op dinsdag, donderdag en zaterdag) uitvaart tussen Meerhout en de PSA Noordzeeterminal op kaai 913 in de Antwerpse haven.

Afspraak bij de dokter

"Door deze nieuwe verbinding wordt het voor veel bedrijven aantrekkelijker om de vrachtwagen tussen de Antwerpse haven en onze terminal in Meerhout te laten staan, en hun containers op een binnenschip te zetten, omdat we nu in een klokvaste en betrouwbare verbinding via het water hebben geïnvesteerd", zegt David Huybrechts, algemeen manager van ITG in Meerhout.

“Dat betekent concreet dat we nu niet meer aan de terminaluitbater moeten vragen of er nog plaats of tijd is om een binnenvaartschip te laten varen of te laden. Vergelijk het met een doktersbezoek: vroeger gingen we zonder afspraak naar de wachtzaal van een dokter, en hing het van het aantal patiënten in de wachtzaal af wanneer we een binnenvaartschip konden laten varen. Met deze nieuwe dienst hebben we een afspraak bij de dokter en weten we dus altijd wanneer we kunnen uitvaren.”

“Op basis van de hoeveelheid vrachtwagens die we met onze terminal in het verleden van de weg hebben gehaald, halen we volgens een eerste berekening met onze nieuwe dienst makkelijk 200 extra vrachtwagens per week van de weg tussen de Antwerpse haven en de Kempen, zeg maar van de E313. Dat zijn dus zo’n 10.000 vrachtwagens per jaar”, zegt David Huybrechts.

Minder sterke toename van files

Zal dat de files dan doen verminderen? “Het zal er alleszins voor zorgen dat de files op de Antwerpse Ring minder snel toenemen”, zegt Thierry Vanelslander, transporteconoom van de Universiteit Antwerpen. “De Nationale Bank voorspelt dat de Belgische economie dit jaar met 1 procent zal groeien. Dat betekent dus dat er sowieso meer goederen via de havens zullen worden vervoerd. Dat betekent extra files op de weg, maar die files zullen minder snel aangroeien, omdat het aanbod van de binnenvaart sterk verhoogt.”

Containers tussen PSA in de Antwerpse haven en de terminal van ITG in Meerhout zullen voortaan dus vaker met een binnenvaartschip worden vervoerd. Vanaf Meerhout worden de containers verder tot bij hun eindbestemming in de Antwerpse Kempen, Limburg en Duitsland gebracht. Ook dat gebeurt vaak met binnenschepen, maar soms nog met vrachtwagens.

Goederentreinen blijven achter

Terwijl de binnenvaart steeds hogere toppen scheert in de Antwerpse haven, blijft het goederenvervoer via spoor achter. In 2024 werd amper 5 procent van de containers van de Antwerpse haven via een goederentrein tot bij de eindklant gebracht. “Dat komt omdat het spoorvervoer te kampen heeft met enkele beperkingen”, zegt Thierry Vanelslander.

“Het personenvervoer per spoor heeft bijvoorbeeld altijd voorrang op het goederenvervoer, waardoor goederentreinen vaak ‘s avonds laat of nachts moeten rijden, en dan is er minder makkelijk personeel te vinden. De meest winstgevende trajecten voor het spoorvervoer zijn ook al ingenomen door marktleider Deutsche Bahn. Spoorbedrijven zoals het verlieslatende Lineas moeten dus genoeg nemen met trajecten die minder aantrekkelijk zijn.”

En dan is er nog een ander groot probleem: veel sporen in de Antwerpse haven zijn niet geëlektrificeerd, waardoor treinen er alleen met diesellocomotieven kunnen rijden. Het duurt per trein twee uur (!) om een diesellocomotief aan te koppelen. “Mede door dat tijdverlies, is de gemiddelde snelheid van een goederentrein, met de wachtperiodes onderweg inbegrepen, amper 15 kilometer per uur”, zegt Thierry Vanelslander.

Infrabel investeert fors

Infrabel, het bedrijf dat de spoorweginfrastructuur beheert, is volop bezig met de aanpak van dat probleem. “We leggen tegen eind juni van dit jaar vijf kilometer extra spoor op spoorlijn 11 op de rechteroever in de Antwerpse haven”, zegt Thomas Baeken, woordvoerder van Infrabel.

“En we gaan die hele spoorlijn ook elektrificeren. Dat zal de wachttijden op die spoorlijn dus fors moeten beperken. We hebben nu ook drie sporen in de sporenbundel Oorderen van elektriciteit voorzien. Die sporenbundel ligt tussen het rangeerstation Antwerpen-Noord en het Churchilldok. Daar komt tegen juni van dit jaar nog een vierde spoor bij.”

“In de loop van dit jaar starten we ook met de voorbereiding van de elektrificatie van de belangrijke goederenspoorlijn 211 in de Antwerpse haven”, zegt Thomas Baeken. “En in het rangeerstation Antwerpen-Noord gaan we zo’n negentig wissels (*installaties om een trein naar een ander spoor te leiden, red.*) vernieuwen. Al die investeringen moeten het voor bedrijven aantrekkelijker maken om goederen via de trein te vervoeren.”

Test je kennis over dit nieuwsfeit in onze dagquiz

Christof Willocx