

Elektrisch spoorvervoer in haven zet stap in de goede richting



Voor het eerst is er een elektrische goederentrein in de Antwerpse haven vertrokken. De innovatie komt er dankzij een investering van de federale overheid, Europa en de bedrijven BASF en Combinant. De trein moet zorgen voor sneller goederenvervoer per spoor en dus minder vrachtwagens op de weg.

De files van en naar Antwerpen zijn al groot, en als de Antwerpse haven tegen 2032 de eerste schepen aan een nieuw dok op Linkeroever ontvangt, is het risico groot dat de files nog groter kunnen worden, omdat er dan nog meer goederen zijn die met vrachtwagens naar hun bestemming moeten worden gebracht. Vijf jaar geleden heeft de Antwerpse haven de ambitie geuit om het aandeel goederen dat per spoor wordt vervoerd, te laten stijgen van 7 naar 15 procent tegen 2030. Dat is belangrijk, want één trein haalt ongeveer veertig vrachtwagens van de weg. Maar het wordt een hele uitdaging om die ambitie van 15 procent tegen 2030 te bereiken.

“Het aandeel van goederen dat per spoor wordt vervoerd, is in België intussen zelfs naar minder dan 7 procent gedaald”, zegt Thierry Vanelslender, transporteconoom van de Universiteit Antwerpen. Dat komt omdat goederentreinen met een lange lijst aan obstakels kampen. Een van die grote obstakels is dat treinen in de Antwerpse haven nog op diesel rijden, waardoor de diesellocomotief in het rangeerstation Antwerpen-Noord moet worden losgekoppeld en moet worden vervangen door een elektrisch exemplaar, zodat de goederentrein van Antwerpen bijvoorbeeld naar Zeebrugge of het buitenland kan rijden. De hele operatie met een loskoppeling duurt gemiddeld twee à drie uur.

Belangrijke doorbraak

Maar nu is er een belangrijke doorbraak: het spoor vanaf Antwerpen-Noord (waar goederentreinen worden samengesteld) tot de grote chemiecluster in de Antwerpse haven is volledig geëlektrificeerd. Het gaat om 18 kilometer bovenleiding. Gisteren is de eerste elektrische trein op het terrein van chemiebedrijf BASF in Antwerpen naar Zeebrugge vertrokken. Dat was een demonstratierit. Vanaf november of december, als er ook nog een elektriciteitspost is gebouwd, zullen dagelijks elektrische goederentreinen van BASF naar een bestemming buiten de haven kunnen rijden.

Infrabel heeft in dit project 34,5 miljoen euro geïnvesteerd met geld van de federale overheid en Europa. Dat geld is niet alleen naar de elektrificatie van de bovenleidingen gegaan, maar ook naar een tweede spoor van 5 kilometer. Daardoor hebben bedrijven die wél nog diesellocomotieven willen inschakelen er ook genot van. Over dat extra spoor kunnen namelijk meer treinen rijden en dus kunnen er dagelijks meer goederen geladen en gelost worden. Het chemiebedrijf BASF en Combinant, dat op de site van BASF een spoorwegterminal uitbaat, hebben samen zo'n 6 miljoen euro geïnvesteerd in de elektrificatie van de bovenleiding op hun terrein.

Optimisme troef

De hamvraag is nu: gaat dit leiden tot meer spoorvervoer en minder vrachtwagens? "Ik ben daar optimistisch over", zegt Ben Beirnaert, algemeen manager van Combinant. "Doordat er geen diesellocomotief meer moet worden aan- en afgekoppeld, zal goederenvervoer per spoor veel sneller worden. Tegen midden volgend jaar zal volgens mij minstens 80 procent van de treinen op onze terminal elektrisch zijn." Het is dan wel aan grote goederentransporteurs zoals Lineas om in die elektrische treinen te investeren. Lineas zegt in een eerste reactie dat er voorlopig geen plannen zijn om de diesellocomotieven die vandaag in de Antwerpse haven op het traject van Antwerpen-Noord naar de chemiecluster worden ingezet, te vervangen door elektrische locomotieven.

Jan Remeysen, de CEO van BASF, dat zelf meer dan 4 miljoen euro in dit project heeft geïnvesteerd, geeft toe dat er nog veel obstakels zijn. "De elektrificatie die we nu met Infrabel en Combinant hebben doorgevoerd, is een heel belangrijke stap", zegt hij. "Wij vervoeren nu al goederen per trein van Antwerpen naar bijvoorbeeld Spanje en Italië. Maar om dat nog veel meer te kunnen doen moeten er ook Europese obstakels worden opgelost. Een treinbestuurder moet bijvoorbeeld de taal spreken van elk land waar hij doorrijdt. Dat is opmerkelijk, want in de luchtvaart moet dat bijvoorbeeld niet."

Transporteconoom Thierry Vanelslander sluit zich daarbij aan. "In Spanje is de breedte van de sporen anders dan in andere Europese landen, waardoor je voor de grens moet stoppen om de goederen op een andere trein te laden", zegt hij. "En als je van Noord- naar Zuid-Frankrijk rijdt, zijn er drie verschillende voltages, waardoor je dus een duurdere trein moet hebben die een motor heeft die dat allemaal aankan. Er moeten dus nog veel hindernissen worden genomen."

Christof Willocx