

“Meer files door Saeftinghedok? Neen hoor”



Gazet van Antwerpen* - 17 Dec. 2016
Pagina 22

* Gazet van Antwerpen/Waasland, Gazet van Antwerpen/Metropool Noord, Gazet van Antwerpen/Kempen, Gazet van Antwerpen/Metropool Stad, Gazet van Antwerpen/Metropool Zuid, Gazet van Antwerpen/Mechelen

Een van de grote kritieken op het Saeftinghedok is dat het extra files zal veroorzaken. Transporteconoom Thierry Vanelslander (UAntwerpen) gelooft niet in dat scenario. “Je moet niet naar de verkeerssituatie van vandaag kijken, maar naar de situatie over tien jaar.”

“Over tien jaar zouden er wel eens zelfrijdende vrachtwagens kunnen zijn. De chauffeur kan dan zijn verplichte rust nemen terwijl hij in zijn vrachtwagen zit. Zijn bedrijf spaart tijd uit omdat de rusttijden niet meer apart moeten worden geteld.”

Is dat geen érg optimistische voorspelling? “Neen. Als je mensen vijftien jaar geleden had gevraagd of ze hun vaste telefoon zouden inruilen voor een gsm, zouden velen neen hebben geantwoord.”

“Overigens is een dok niet in één keer gevuld. Dat duurt meerdere jaren. Tegen de tijd dat het Saeftinghedok vol ligt, is het ver na 2025, en is de technologie in de vrachtwagens helemaal anders dan vandaag. Door de tijdswinst die transportbedrijven boeken, zullen ze wellicht ook bereid zijn om meer te betalen voor het gebruik van de terminals. Vandaag zijn die terminals enkel overdag open. Als de extra inkomsten worden aangewend om ook 's nachts open te blijven, dalen de files overdag omdat het vervoer meer kan worden gespreid.”

Spoor en binnenvaart

Vanelslander denkt ook dat er meer goederen zullen worden vervoerd via het spoor. Vandaag gaat het om slechts 7%, tegen 2030 wil de haven dat cijfer optrekken naar 15%.

“Dat lijkt me haalbaar”, zegt Vanelslander. “Ik ga ervan uit dat de sporen de komende jaren beter zullen worden aangesloten op de terminals. Bovendien zijn de bedrijven die het goederentransport regelen, zoals Be-Logistics, veel commerciëler ingesteld dan vroeger. Toen vertrok er bijvoorbeeld elke week een goederentrein van Antwerpen naar pakweg Zwitserland. Een bedrijf mocht al blij zijn als het zijn container op die trein kreeg. Tegenwoordig rijden er meerdere treinen per week, en worden verschillende soorten goederen op één trein gebundeld. Ook de binnenvaart zal de komende jaren marktaandeel winnen, omdat de schepen nu efficiënter worden ingezet.”

“Een binnenvaartschip heeft tot 200 keer meer laadvermogen dan een vrachtwagen”, zegt Paul Lambrechts, woordvoerder van Promotie Binnenvaart Vlaanderen. “Als het aantal containers toeneemt, zal het interessanter worden om die grotere groep containers met één schip te vervoeren, en niet met honderden vrachtwagens. Een schip is goedkoper én stipter. Wij kunnen tot op de tweede zeggen wanneer een schip aankomt. Een vrachtwagen kan dat niet, omdat de files onvoorspelbaar zijn.”

“2021 is onhaalbaar”

Toch is het nog de vraag of het Saeftinghedok er tegen 2021 zal liggen. De Raad van State heeft deze zomer het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan voor het Saeftinghedok geschorst, omdat de haven op voorhand natuurcompensaties voor het dok wou aanleggen. De Europese wetgeving zegt dat die natuurcompensaties pas na de bouw van het dok mogen worden aangelegd. Vlaanderen moet daarom een nieuwe Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan maken.

Vanelslander gelooft ook dat het politiek gezien niet haalbaar is om een beslissing over het dok te nemen voor 2019. “Dan duurt het minstens tot 2025 voor dat dok er daadwerkelijk ligt”, zegt Vanelslander. “Intussen kan de haven haar capaciteit uitbreiden door aan 'inbreiding' te doen, bijvoorbeeld door de containers op de bestaande dokken hoger te stapelen. Maar dat is maar een tijdelijke oplossing. Eigenlijk had de beslissing over het Saeftinghedok al veel vroeger moeten worden genomen.” (cwil)

Copyright © 2016 Concentra. Alle rechten voorbehouden