

# Minder files door ... dieselpomp



Gazet van Antwerpen\* - 17 Okt. 2017  
Pagina 10

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

Vandaag gebeurt 7% van alle goederenvervoer in de haven van Antwerpen per spoor. De rest van de goederen wordt met een vrachtwagen of binnenschip van de haven naar de eindbestemming gebracht.

“Wij willen dat over enkele jaren geen 7%, maar 15% van alle goederen in de haven per spoor wordt vervoerd”, zegt havenschepen Marc Van Peel (CD&V). “De opening van een eerste privaat dieseltankstation in Antwerpen kan daartoe bijdragen. We willen elk jaar een half miljoen containers van de weg halen en ze in plaats daarvan via het spoor vervoeren.”

Het tankstation is geopend op de site van het onderhoudscentrum van Infrabel op de Noorderlaan. Gerben Kooman, verkeersmanager van het spoorvervoerbedrijf Rail Feeding, deelt het enthousiasme van Van Peel. “Vroeger moesten we onze treinen voltanken door mobiele tankwagens te laten komen op de daarvoor toegestane plaatsen. Dat kostte veel geld en we verloren veel tijd, onder meer omdat we onze schema's daar telkens op moesten afstemmen.”

“Er waren wel al tankstations in Zeebrugge, Gent, Nederland en Duitsland. Maar ook daar verliezen we veel tijd, omdat we heel veel goederen van en naar Antwerpen vervoeren. Door dit nieuwe tankstation kunnen we onze kosten beperken, waardoor de prijzen voor spoorvervoer met enkele procenten zullen dalen.”

Infrabel en G&V Energy kondigden gisteren ook aan dat er volgend jaar een tweede tankstation voor goederentreinen in Antwerpen komt, ergens op Linkeroever.

## Drietalige chauffeurs nodig

Maar de nieuwe tankstations zullen op zich niet voldoende zijn om de files op de weg te doen krimpen. “We moeten nog enkele obstakels overwinnen”, zegt Koen Cuypers, adviseur bij het Havenbedrijf Antwerpen. “Chauffeurs voor goederentreinen zijn moeilijk te vinden. De opleiding duurt minstens een jaar en de chauffeurs moeten zowel Nederlands, Frans als Duits kunnen spreken, omdat ze in elk land in de lokale taal moeten communiceren.”

Gerben Kooman wijst nog op andere moeilijkheden. “Wij rijden zowel door België, Nederland, Duitsland als Frankrijk. In elk land zijn er andere veiligheidscodes. Onze chauffeurs moeten ook in elk land een ander rijbewijs halen, omdat de vereisten telkens anders zijn.”

Toch probeert het havenbedrijf het spoorvervoer te promoten, bijvoorbeeld door vrachten te bundelen. “Bedrijven die niet genoeg containers hebben om een trein te vullen, kiezen er nog te vaak voor om die goederen met de vrachtwagen te vervoeren”, zegt Koen Cuypers. “Wij slagen er stilaan in om bedrijven te overtuigen om die containers op een goederentrein te zetten, samen met containers van andere bedrijven. Zo krijgen we toch een trein vol. Maar met die aanpak zitten we nog in een beginfase.”

## Niet flexibel genoeg en te traag

Volgens transporteconoom Thierry Vanelslander (Universiteit Antwerpen) zal het nog een tijdje duren voor 15% van de goederen in de Antwerpse haven via het spoor wordt vervoerd. “Er zijn veel overheden die hun beleid op elkaar moeten afstemmen”, zegt Vanelslander. “Europa kan de vereisten per lidstaat op elkaar afstemmen, maar het zijn wel de nationale overheden die over hun eigen spoorinfrastructuur beslissen. Onze federale overheid heeft Infrabel bijvoorbeeld besparingen opgelegd. Infrabel heeft op zijn beurt dan weer prioriteit gegeven aan personenvervoer.”

“Goederenvervoer per spoor is nochtans niet zo duur. Maar een bedrijf dat een nieuw traject voor goederentransport wil opstarten, moet dat pad bij Infrabel wel minstens een half jaar op voorhand aanvragen. In vergelijking met het wegvervoer is transport via het spoor niet flexibel en traag.”

“Maar dat kan veranderen. Eens er genoeg bedrijven de stap naar het goederenvervoer per spoor hebben gezet, zullen de snelheid en de flexibiliteit verbeteren. Misschien kan een opstartsubsidie voor bedrijven die met goederentransport per spoor beginnen, voor een doorbraak zorgen.”

CHRISTOF WILLOCX

Copyright © 2017 Concentra. Alle rechten voorbehouden