

Vracht minder vaak vervoerd via Belgisch spoor



De Tijd - 12 Jul. 2019
Pagina 14

Na een jarenlange stijging is het goederenvervoer via het spoor in België vorig jaar gedaald. Netbeheerder Infrabel weerlegt de kritiek van de spooroperatoren.

Meer vracht verhuizen van de weg naar het spoor en het water. Die 'modal shift' schuiven experts al lang naar voren om de files en de luchtverontreiniging tegen te gaan. Maar in België kwam daar vorig jaar niets van terecht. Integendeel, het segment van het goederenverkeer zag vorig jaar het aantal effectieve treinkilometers met 3,5 procent dalen tot 13,2 miljoen. Dat blijkt uit het jaarverslag van de spoornetbeheerder Infrabel. Het aantal tonkilometers (afgelegde kilometers x aantal ton vervoerde goederen) daalde met 2,3 procent tot 15 miljoen.

Infrabel wijt de achteruitgang aan een beslissing van de Belgische spoorwaakhond DVIS. In mei 2018 verbood het federale orgaan Infrabel van de ene op de andere dag om werken uit te voeren naast een spoor dat in dienst is. Infrabel moest zijn hele werkplanning omgooien en het spoorverkeer tijdens onderhoudswerken vaak onderbreken. 'Infrabel heeft alles in het werk gesteld om dat zo vlot mogelijk te organiseren maar kon een impact voor het goederenvervoer niet vermijden', zegt woordvoerder Thomas Baeken. Infrabel moest sommige goederentreinen deels of zelfs volledig afschaffen.

Volgens Thierry Vanelslander, transporteconoom aan de Universiteit Antwerpen, is de daling slecht nieuws. 'We zitten mijlenver van de Europese doelstellingen en we gaan er nu nog op achteruit. De overheden in België stemmen hun beleid niet op elkaar af. Vlaanderen geeft subsidies aan de binnenvaart, de federale overheid aan het spoor. Daardoor snoepen ze vracht van elkaar af of gaat het wegvervoer ermee lopen.'

De spooroperatoren hebben nochtans grote ambities voor de goederentrein, die minder energie verbruikt dan het wegtransport, negen keer minder CO2 uitstoot en de files terugdringt. Het Belgisch Forum van Spoorvrachtoperatoren wil het aandeel van de trein in het goederentransport tegen 2030 opdrijven van 10 naar 16 procent. Maar voor hen is Infrabel al langer de kop van Jut. De netbeheerder is te duur, niet flexibel en te veel bezig met reizigerstreinen, vinden ze. Infrabel weerlegt die beschuldigingen en wijst op verschillende investeringen, zoals de spoorbruggen die sinds vorige week beide kanten van het Deurganckdok in de Antwerpse haven verbinden. Ook kondigde federaal minister van Mobiliteit François Bellot (MR) in mei aan dat de spoortarieven voor het goederenvervoer vanaf 2021 met 4 procent dalen.

Infrabel beklemtoont dat het tonnage goederen dat via het spoor werd vervoerd, vorig jaar wel weer is gestegen. 'Het spoor heeft vorig jaar 2 miljoen vrachtwagens van de Belgische wegen gehaald', zegt Baeken. 'Infrabel is een belangrijke schakel in het goederenvervoer per spoor. De modal shift moet komen van de bedrijven die goederen vervoeren.'

LUKAS VANACKER

Copyright © 2019 Mediafin. Alle rechten voorbehouden