

Goederentram in de stad is voorlopig te duur



De Standaard* - 09 Okt. 2019
Pagina 28

* De Standaard/West-Vlaanderen, De Standaard/Oost-Vlaanderen, De Standaard/Antwerpen, De Standaard/Vlaams-Brabant/Brussel, De Standaard/Limburg

Pakjes en goederen met de tram vervoeren kan helpen in de strijd tegen het fileprobleem in de stad. Maar voorlopig is het te duur, blijkt uit onderzoek.

Van onze redacteur Korneel Delbeke

Brussel en rond steden als Antwerpen en Brussel is het wegennet stilaan verzadigd. Niet alleen kosten verloren arbeidsuren en vertraagde leveringen Vlaanderen handenvol geld, het wegtransport is ook een belangrijke bron van luchtverontreiniging en CO₂-uitstoot. Daarom wordt een shift naar spoorvervoer vaak naar voren geschoven als een milieuvriendelijk alternatief voor vracht- en bestelwagens.

Dan wordt in de eerste plaats naar lange afstanden gekeken. Ellenlange vrachttreinen zijn ook in Vlaanderen een vertrouwd beeld. Maar in Dresden en Zürich zien de stadsbewoners geregeld een goederentram voorbijenderen, terwijl Amsterdam en Parijs er de afgelopen jaren mee experimenteerden. In België werden trams in het begin van vorige eeuw gebruikt om voedsel of bouw materiaal te vervoeren. Kunnen goederentransporten onze steden vandaag helpen de verkeersknoop te ontwarren?

Misschien, leert een doctoraatsstudie van Katrien De Langhe aan de Universiteit Antwerpen (UA). Want hoewel het gebruik van goederentransporten momenteel nog te duur is, kan dat in de toekomst veranderen als, bijvoorbeeld, de kosten van het stilstaand verkeer verder oplopen.

De Langhe ontwikkelde een rekenmodel dat de kosten en baten voor zowel bedrijven als de maatschappij in beeld brengt voor drie vormen van goederenvervoer via tram. In het eerste geval wordt een aparte goederentram ingezet, in het tweede worden goederenwagens aan reizigerstransporten gehaakt en in het laatste kunnen pakjeskoeriers zich ook tussen de reizigers mengen.

Schoenen per tram

Ze gebruikte haar model om de Antwerpse distributieketen van schoenenwinkel Torfs onder de loep te nemen en kwam tot de conclusie dat Torfs zichzelf financieel in de voet schiet als de keten zijn Antwerpse vestigingen op de Meir, op de Groenplaats en in het Wijnegem Shopping Center voortaan via goederentransporten of -wagens in plaats van vrachtwagens zou bevoorraden. Omdat het distributiecentrum noch de winkels een directe aansluiting hebben met het publieke tramnet, zou Torfs sowieso in voor- en natransport moeten voorzien.

Door een vrachtwagon aan reizigerstransporten van De Lijn of de MIVB (in Brussel) te haken, kan Torfs de verliezen nog het meest beperken, omdat er dan bijvoorbeeld geen bestuurskosten zijn. In bepaalde gevallen zouden de maatschappelijke baten de kosten overstijgen, en kan een rendement van 15 à 20 procent worden behaald. 'Hoe meer de verkeerscongestie toeneemt, hoe hoger de maatschappelijke kosten oplopen. Dan kan de overheid ervoor kiezen om het bedrijf te compenseren', zegt De Langhe.

30 seconden lossen

Concreet zou een goederenwagon worden gelost terwijl reizigers in- en uitstappen. Bij een drukke halte duurt dat nu zo'n 30 seconden. 'Ik heb geen technologische studie gedaan, maar ga ervan uit dat zoiets kan', zegt De Langhe. Toch is het ook voor haar duidelijk dat goederentransporten niet meteen voor morgen zijn. 'Dit wordt ook nooit dé oplossing voor het fileprobleem', geeft ze toe. 'Het kadert mogelijk wel in een palet van oplossingen, waarin niet alleen elektrische bestelwagens en cargofietsen, maar ook trams een plaats kunnen hebben.'

De geesten zijn aan het rijpen, denkt De Langhe, onder meer door de klimaatprotesten. 'Toen ik met mijn onderzoek begon, werd er soms lacherig gereageerd. Vandaag merk ik steeds meer interesse. Bedrijven beseffen dat ze ook hun steentje zullen moeten bijdragen.'

Korneel Delbeke

Copyright © 2019 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden