

Medrepair, een containerdepot van de belangrijke rederij MSC in de Antwerpse haven, haalt goede resultaten met zijn nachtopening. En opslagbedrijf Tabaknatie en spoorbedrijf Lineas starten ook al een nieuw project op om vrachtwagens overdag van de weg te houden.

Rederij MSC, die jaarlijks miljoenen containers van en naar de MPET-terminal in de Antwerpse haven brengt, ziet een project met haar containerdepot Medrepair S11 aanslaan. De terminal is al geruime tijd ook 's nachts geopend, zodat er overdag minder verkeer passeert.

Aanvankelijk moesten transporteurs 10 euro betalen voor een nachtelijke passage, maar via het 'Slim Naar Antwerpen'-project van de stad werd 5 euro per nachtrit gesponsord. En dat levert op: "Dankzij die toelage is het aantal nachtelijke visites aan het S11-depot van Medrepair in de periode januari-augustus 2020 bijna verdubbeld tegenover dezelfde periode vorig jaar. Dat betekent dus dat er overdag minder vrachtwagens op de Antwerpse wegen rijden. Maandelijks zijn overdag gemiddeld 1.806 ritten vermeden."

De externe steun is intussen afgelopen, maar onder meer MSC en een logistiek platform betalen nu minstens tot aan het eind van dit jaar de steun verder.

Verschuiving naar het spoor

Intussen start een nieuw project om nog meer vrachtwagens van de weg te krijgen. Lineas, een bedrijf dat goederen via het spoor vervoert, en opslagbedrijf Tabaknatie gaan een verzamelpunt voor containers opzetten zodat tijdens de Oosterweelwerken vrachtritten beter gespreid worden. "Op dat punt kunnen transporteurs hun containers leveren. Lineas en Tabaknatie transporteren ze dan verder naar de haven. Op die manier kunnen er op jaarbasis ongeveer 20.000 transporten van de weg gehaald worden", klinkt het bij de initiatiefnemers. Het project krijgt de steun van Lantis, de bouwheer van de Oosterweelverbinding.

De verzamelplek zou er komen op de as van de E17 naar de haven. Containers zouden er overdag toekomen en dan in de daluren via de weg of via het spoor rechtstreeks naar de haventerminals worden gebracht. "Onze missie voor een verschuiving naar het spoor is nog nooit zo relevant geweest", vertelt Lars Redeligh, commercieel directeur van Lineas. "Dit is zowel voor de mobiliteit als voor het klimaat een goede zaak: treinen stoten negen keer minder CO2 en acht keer minder fijn stof uit."

Waar de spoor- en truckhub precies zal komen, wordt nog verder onderzocht. Er lopen twee pistes: in het Gentse havengebied of in de omgeving van Kortrijk. De shuttledienst zou in 2022 operationeel moeten zijn.

Kilometerheffing

Opvallend is dat de twee initiatieven stoeien op heel wat subsidiegeld. Zo krijgen Lineas en Tabaknatie in de komende drie jaar 100.000 euro om hun voorstel in de praktijk om te zetten. Is dat niet nodeloos subsidiëren? Transporteconoom Thierry Vanelslander verdedigt de financiële injecties: "Subsidies zijn er voor elke innovatie wel nodig, om een kritische massa te halen. Want je hebt extra kosten, maar die worden gecompenseerd als je voldoende volumes kan aantrekken. Medrepair, bijvoorbeeld, is een goeie oplossing om extra ritten te vermijden."

"Ook het project van Lineas en Tabaknatie is interessant. Voor een trein moet je toch al snel 60 containers hebben en dat heb je gewoon niet van vandaag op morgen. Maar via het spoor worden vaak kosten zoals voor file, extra uitstoot en geluidsoverlast uitgespaard."

"Het interessante aan deze projecten is dat we de beschikbare transportcapaciteit beter gaan benutten. Nu zitten snelwegen al lang op 125% van hun capaciteit. Met een echte omschakeling naar het spoor, de binnenvaart of zelfs de pijpleiding, kunnen we dat naar 100% terugdringen. Al zal je dan wel de externe kosten moeten gaan doorrekenen, bijvoorbeeld in een variabele kilometerheffing. Voor trucks, maar ook voor personenwagens."

Christoph Meussen

Copyright © 2020 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden