

Markten

Bel 20
4.189,76

+0,28%



Euro Stoxx 50
4.189,53

+0,46%



Dow Jones
34.869,63

+0,76%



Euro in dollar
1,1808

-0,06%



Rend. olo 10 Jaar
-0,03%

±0 basisptn



Goud \$/ounce
1.794,60

+0,36%



Logistiek bundelt krachten voor verdubbeling spoorvracht

Langere spoortreinen en wisselsporen en een Google Maps voor vrachtvervoer per spoor moeten het mogelijk maken in 2030 twee keer zoveel goederen met de trein te vervoeren als nu.

BAS KURSTJENS

Een twintigtal organisaties, van de ondernemersclub VBO tot de Haven van Antwerpen, presenteren dinsdag hun Rail Roadmap 2030. Daarin maken ze duidelijk hoe het mogelijk moet zijn om tegen het eind van dit decennium het aandeel van het spoor in het totale goederentransport in ons land te verdubbelen van 10 procent nu naar 20 procent.

'Daarvoor is een langetermijnplanning nodig', zegt VBO-CEO Pieter Timmermans. De CEO van de Haven van Antwerpen, Jacques Vandermeiren, vergelijkt de Roadmap met het binnenvaartbeleid van de Vlaamse overheid in de voorbije jaren.

'Door de hele sector werd een strategie uitgewerkt, die door de politiek ook actief werd gesteund, over de legislatures heen. Dat heeft gewerkt: Vlaanderen zit vandaag in de Europese top als het gaat om het aandeel van de binnenvracht in het totale vrachtvolume.'

Vandermeiren verwijst ook graag naar de Duitse haven van Hamburg. 'De situatie

De essentie

- › Het aandeel van het spoor in het goederenvervoer moet tegen 2030 verdubbelen tot 20 procent.
- › Twintig organisaties, van het VBO tot de Haven van Antwerpen, hebben een Rail Roadmap 2030 opgesteld om dat te realiseren.
- › Naast digitalisering moeten er ook aanpassingen aan de infrastructuur komen, zodat de maximumlengte van vrachtreinen kan worden opgetrokken tot 740 meter.

van het achterland is daar heel anders, maar er wordt wel meer dan 40 procent van de goederen per trein vervoerd. Bij ons is dat maar 7 procent.'

Spoorvracht gaat de komende jaren een cruciale rol spelen in de verduurzaming van de transportsector en het behalen van

tal van klimaatdoelstellingen. Op middellange en lange afstanden is de trein aanzienlijk klimaatvriendelijker dan de vrachtwagen.

Daar komt nog bij dat het Federaal Planbureau verwacht dat het volledige vrachtvervoer in ons land tegen 2040 nog eens met 26 procent stijgt. Geen prettig vooruitzicht voor het al dichtgeslibde wegennet. Het verplaatsen van een deel van het wegtransport naar het spoor kan een deel van de oplossing zijn.

Maar spoorvervoer is vaak nog aanzienlijk duurder dan vervoer per vrachtwagen. 'Eenmaal op de trein is het per kilometer niet duur, maar de hoge kosten zitten vooral in het op de trein zetten van de vracht en het er weer afhalen', zegt Geert Pauwels, de CEO van Lineas, de grootste vervoerder van goederen via het spoor in Europa.

Ook is de planning van spoorvracht vaak nog zeer complex. Zaken als de digitalisering van het boeken van vracht en het volgen ervan zodra ze onderweg is, moeten volgens de ondertekenaars van de Roadmap snel worden ingevoerd. 'Een Google Maps voor spoorvracht', vat Pauwels samen.

Overheid

Juist omdat de ambitie om het vrachtvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen ook in het federale regeerakkoord staat, kijkt de sector nadrukkelijk naar de overheid voor steun.

'We weten allemaal dat er geen gratis lunches bestaan', zegt Timmermans. De ondertekenaars hoeden zich ervoor een raming te geven van de totale investeringen die nodig zijn om de verdubbeling van het vrachtspoor te realiseren, maar ze maken zich sterk dat 'elke geïnvesteerde euro zichzelf dubbel terugverdient'.

De overheid moet van de twintig organisaties maar eens over de brug komen

740

In de toekomst moeten vrachtreinen tot 740 meter lang mogen zijn, tegenover maximaal 550 meter nu.

met niet alleen een stapel nieuwe regelgeving, die de omslag naar goederenvervoer per spoor moet versnellen, maar ook met subsidies. Bijvoorbeeld om het prijsverschil dat er nu vaak nog is tussen spoorvervoer en wegtransport te verkleinen.

Daar zijn volgens Timmermans 'geen honderden miljoenen euro's mee gemoeid'. Vandermeiren schat de benodigde steun 'op enkele tientallen miljoenen euro's'.

Dat staat nog los van de vele aanpassingen die nodig zijn bij de spoornetbeheerder Infrabel. Niet alleen moeten er knelpunten worden weggewerkt, ook de elektrificatie van de 1.000 kilometer spoor in de Antwerpse haven staat op het verlanglijstje. Nu moet bij de ingang van de Antwerpse haven een elektrische locomotief door een dieselveersie vervangen worden: een tijdrovende en geldverslindende operatie.

Voorts wil de sector met aanzienlijk langere vrachtreinen rijden: tot 740 meter, een derde langer dan de huidige maximumlengte van 550 meter. 'Dat maakt voor veel businesscases het verschil tussen winst en verlies', weet Pauwels.

Autonome treinen

Ook voor die zaken worden nadrukkelijk naar Infrabel gekeken, en daarmee naar de Belgische overheid als hoofdaandeelhouder. De onderhandelingen over een nieuwe beheersovereenkomst voor Infrabel zijn dan ook cruciaal, stellen de opstellers van de Roadmap.

Verder in de toekomst moet ook worden gewerkt aan hogere en bredere wagons, het automatisch koppelen en ont-koppelen van wagons op rangeertreinen en volledig autonome treinen in de eerste en laatste kilometers. Maar daarvoor moet eerst het nieuwe veiligheidssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS) op punt staan.

