

Warehouse & Logistics (nl)

01.12.2013

Circulation: 10000

79fe9d

Page: 12

517

Warehouse  
& Logistics

STAND VAN ZAKEN

# Spoor krijgt klappen



Op de trimodale terminal van Meerhout is de situatie overduidelijk: de sporen worden niet meer gebruikt, de transporten per binnenschip blijven gestaag groeien.

De onderzoekers van de VUB stellen vast dat het aantal inlandterminals op de Belgische binnenwateren zeer snel is gegroeid. Anderzijds loopt door het verminderen van het aantal binnenlandse transportverbindingen de activiteit sterk terug op de spoorterminals.

Het terugschroeven van de subsidies voor intermodaal spoorvervoer heeft er bijvoorbeeld toe geleid dat er nu geen containershuttles meer worden uitgevoerd tussen Antwerpen en Kortrijk en Charleroi. Dat maakt meteen de Main Hub in Antwerpen, één van de belangrijkste spoorterminals in de haven, inactief. Een andere grote spoorterminals als LAR bij Kortrijk ontvangt sindsdien geen georganiseerde treinverbinding meer. Ook de binnenvaartterminal van Wielsbeke blijft een wisselend parcours rijden: waar uitbater Katoen Natie eerst geen activiteit meer voorzag, zou daar nu weer een schip stoppen op weg tussen Wevelgem

en Antwerpen. Dries Meers, onderzoeker aan de VUB: "We zien dus een tegengestelde beweging: de snelle uitbreiding van het netwerk van terminals en kaaimuren, maar tegelijk een vermindering van het aantal regelmatige spoorverbindingen. Dat heeft meteen een impact op de activiteiten op die terminals. Sinds de start van de huidige crisis in 2009 zien we vooral een grote terugval op de spoorterminals die nog steeds blijven achteruitgaan, terwijl de binnenvaartterminals weer aan het groeien zijn."

Dat blijft een vreemde situatie waarbij de ene overheid flinke ondersteuning biedt voor het bouwen van de terminals en kaaien, terwijl de andere de subsidies voor de spoorverbinding naar die terminals afgeschaft en ze daardoor veroorzaakt tot inactiviteit.

Die tendens wordt dan nog eens versterkt en doorkruist door de grote havens Antwerpen en Rotterdam die heel actief worden om hun hinterland te verankeren door intermodale hubs in een netwerk te integreren. Die hebben voor zichzelf zeer ambitieuze objectieven gesteld over de manier waarop ze de containers willen laten vertrekken uit en aankomen in de haven.

## Initiatieven op het internet

Dries Meers werkt in het team van professor Cathy Macharis verder aan het LAMBIT-model dat inzicht moet geven in de mogelijkheden en kosten van het intermodaal vervoer. Dat model vormt ook de basis van een website dat de vergelijking kan maken tussen vervoer per truck, binnenschip of trein. Voorlopig is dat een Vlaams-Brabants initiatief (zie [www.vaartijnjevracht.be](http://www.vaartijnjevracht.be)). Aan de hand van het model kan iedereen bepalen wat het verschil is in kosten en CO<sub>2</sub>-uitstoot van de verschillende modi. Intussen stelt ook het Havenbedrijf van Antwerpen een software met intermodale verbindingen ter beschikking op zijn website ([www.portofantwerp.com](http://www.portofantwerp.com)). Op Europees vlak zijn er nog andere initiatieven zoals Geoweastflows of Inlandlinks.

○ Peter Ooms