

Gekombineerd vervoer in West-Vlaanderen

Geert Sanders, Wetenschappelijk medewerker WES

Inleiding

Gekombineerd vervoer is een nieuwe vervoerstechniek in het internationaal goederenvervoer. Hoewel de ontwikkeling ervan eerder bescheiden geweest is, krijgt deze techniek de laatste tijd opmerkelijk veel aandacht. Integratie en complementariteit van vervoersmodi is de nieuwe trend.

Na een definitie en de voordelen van gekombineerd vervoer, wordt dieper ingegaan op de organisatie ervan. Vervolgens wordt een inzicht gegeven in de trafiekevolutie. Specifieke aandacht gaat hierbij naar de situatie in West-Vlaanderen. Gekombineerd vervoer wordt zowel een Europese prioriteit als een Belgische. In een laatste punt wordt dan ook behandeld hoe West-Vlaanderen hierop kan inspelen.

Definitie

Vandaag de dag worden termen als 'multimodaal transport', 'intermodaal transport' en 'gekombineerd vervoer' door elkaar gebruikt. Toch moeten er enkele nuanceeringen worden gemaakt omtrent deze termen.

'Multimodaal transport' is het overbrengen van goederen van deur tot deur door middel van twee of meerdere vervoerswijzen tegen een welbepaalde prijs. Hierbij neemt één persoon de verantwoordelijkheid voor de organisatie van de ganse transportketen. Het is een nieuwe benadering van de organisatie van het transportgebeuren, waarbij naast de fysische ook (ondermeer) de commerciële, juridische en verzekeringstechnische aspecten aan bod komen.

'Intermodaal transport' is eerder beperkt tot de fysieke overslag van de goederen en de infrastructuur die hiervoor nodig is.

Wordt bij dit intermodaal transport slechts van twee vervoersmodi gebruik gemaakt, dan spreekt men eerder van 'gekombineerd vervoer'.

Teoretisch kan dit gekombineerd vervoer een combinatie betekenen van twee om het even welke vervoerswijzen. De meest voorkomende is die van zee- en wegvervoer, beter gekend onder de naam van roll-on/roll-off verkeer. Het is ook mogelijk spoor- en wegvervoer te combineren, evenals binnenvaart en wegvervoer (1). In de praktijk wordt in de Europese context van vandaag met de term 'gekombineerd vervoer' bedoeld: het overbrengen van goederen van deur tot deur in een laadeenheid die een combinatie van twee specifieke vervoerswijzen benut, namelijk het spoor en de weg, en waarbij de vracht van het ene transportmiddel op het andere wordt overgeladen zonder de goederen zelf te behandelen. Het is deze definitie die verder zal worden gehanteerd.

Op technisch vlak kan een onderscheid worden gemaakt tussen de volgende types laadeenheden: de maritieme container (ISO-container) en de landcontainer; de wissellaadbak of laadkist (2) en de oplegger of trailer. Deze laadeenheden worden vertikaal met behulp van een kraan of hefvoorklift van het wegvoertuig op de spoorwagon geladen. Vroeger werd de oplegger horizontaal op de wagon gereden, maar deze situatie komt steeds minder voor (3). Een ander type is de 'Rollende Landstrasse'. Hierbij rijdt de volledige vrachtwagen horizontaal op de trein. De chauffeur vergezelt zijn voertuig in een ligrijtuig dat aan de trein is gekoppeld. 'Rollende Landstrasse' is technisch enkel mogelijk in West-Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk. Wagons voor dergelijk transport hebben immers zeer kleine wielen, wat problemen oplevert bij de vele spoorwissels in ons land.

Waarom gekombineerd vervoer?

Het gekombineerd vervoer biedt een aantal voordelen (4). De vrachtwagen is flexibel inzetbaar en heeft een groot penetratievermogen, maar zijn laadvermogen is beperkt. De trein kan een grote massa vervoeren en is vooral over grotere afstanden relatief voordelig. Het spoor/weg-vervoer kan de sterke kanten van die twee vervoertakken op een efficiënte wijze in een deur-tot-deur vervoer combineren. De vrachtauto verzorgt het voor- en natransport en de trein het vervoer op het hoofdtraject.

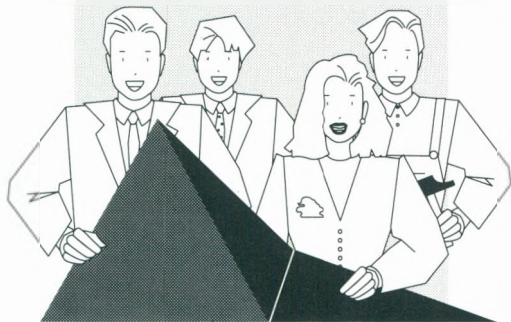
Het gekombineerd vervoer kan bijdragen tot de ontlasting van de wegen en aldus de verkeersveiligheid bevorderen. Nachtelijke en weekendrijverboden zijn te omzeilen. De milieuvriendelijkheid van het spoor speelt ook in het voordeel van het gekombineerd vervoer, hoewel in de realiteit de politici hier meer aandacht aan besteden dan de verladers zelf. Andere voordelen zijn: geen tolgelden voor het gebruiken van sommige auto-wegen en geringere variabele transportkosten.

(1) Het gekombineerd weg-watervervoer is het roll-on/roll-off vervoer van vrachtauto's, opleggers, e.d. via de binnenscheepvaart.

(2) Dit is de laadruimte van een vrachtauto, die afneembaar is en veelal op poten kan worden gezet.

(3) De kangoeroe-techniek, vooral op Frankrijk, maakt gebruik van een spoorwagon met verplaatsbare laadkuil waarin het wielstel van de oplegger wegzakt. De andere horizontale techniek is die van de Wippenwagen, waarbij een oplegger op een wipwagon geladen wordt.

(4) Nieuwenhuis, G.J., Drs. 'Het hoe en waarom van gekombineerd rail-wegvervoer' in *Tijdschrift voor Vervoerwetenschap*. Rijswijk, Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut, 1986, jrg. 22/3, blz. 244-257.



konvert •interim•

Uw streekeigen uitzendkantoor

Kantoren te:

Kortrijk

Robbeplein 5
tel. 056 / 20 29 44

Roeselare

Meensesteenweg 75
tel. 051 / 22 77 30

Brugge

Hoefijzerlaan 38
tel. 050 / 33 16 66

Ieper

Rijzelsestraat 144
tel. 057 / 20 99 91

Tielt

Krommewalstraat 4
tel. 051 / 40 54 51

Harelbeke

Gentstraat 51
tel. 056 / 71.96.35

Diksmuide

Adm. Ronarchstraat 4
tel. 051 / 50.22.67

Izegem

Brugstraat 21
tel. 051 / 31.52.52

De formule van gekombineerd vervoer wordt financieel interessant op langere afstanden. Verschillende studies tonen aan dat de grens voor gekombineerd vervoer kan worden gesteld op een railtraject van 700 à 1000 km. Bij de overschrijding van natuurlijke hindernissen zoals de Alpen is de financieel-gunstige afstand duidelijk minder. Binnen België is er weinig gekombineerd vervoer. De afstanden in het binnenlands vervoer zijn doorgaans te kort. Bijna alle gekombineerd vervoer voor België is dan ook internationaal.

Volgens A.T. Kearney (5) zou het komparatieve kostenvoordeel van het gekombineerd vervoer ten opzichte van het traditionele wegvervoer tussen 15 en 18% bedragen, naar gelang van de goederen. Het gekombineerd vervoer kan bovendien zijn totale kosten nog met 17% zien krimpen door gebruik te maken van de bestaande produktiviteitsreserves op de weg- en spoorwegtraktie.

Ekonomisch gezien is het vervoer van wissellaadbakken aantrekkelijker dan van opleggers of volledige vrachtwagens. Bij de 'Rollende Landstrasse' en bij het opleggersvervoer wordt een vervoermiddel met een ander vervoermiddel vervoerd. De verhouding tussen het gewicht van de lading en het totale gewicht van de voertuigen plus lading is ongunstig. De wissellaadbak is lichter en economisch vergelijkbaar met een container en kan op een eenvoudige platte- of containerwagen per spoor worden vervoerd.

Landen in centraal Europa met een sterk transitoverkeer, zoals Zwitserland en Oostenrijk, bepleiten het gebruik van het gekombineerd vervoer. Zo willen ze trachten een deel van het transitowegvervoer over te hevelen naar het spoor. Hierdoor blijft een deel van de vervoeropbrengsten in het transitoland en wordt het beslag op de schaarse, door het land zelf te financieren, infrastructuur beperkt.

Organizatie van het gekombineerd vervoer

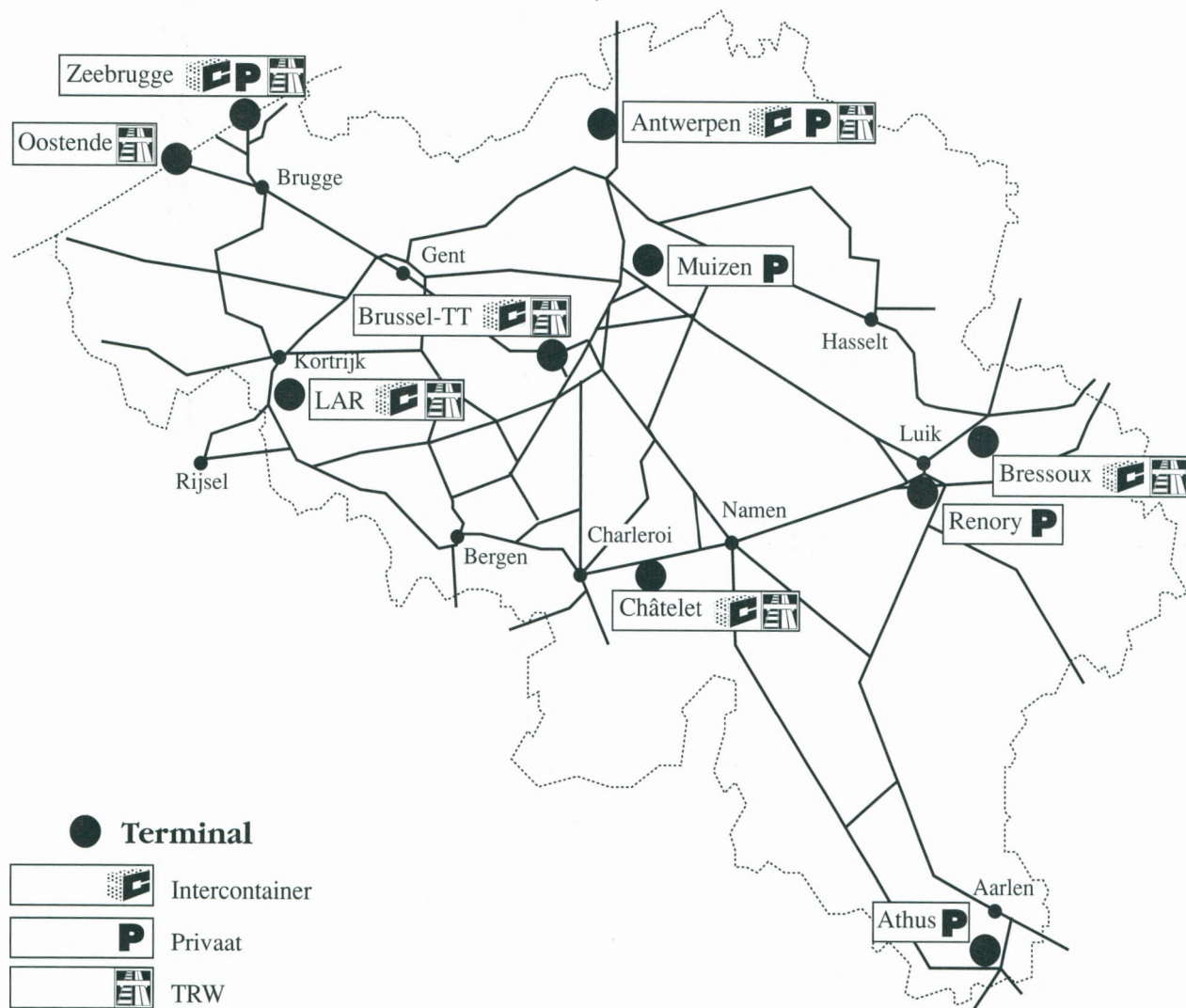
Het gekombineerd vervoer wordt in Europa georganiseerd door twee operatoren: Intercontainer en de Internationale Unie voor het Spoor/Weg-vervoer, beter bekend onder de afkorting UIRR (Union Internationale des Sociétés de Transport Combiné Rail-Route).

Intercontainer heeft zijn logistieke en commerciële organisatie uitgebouwd via de nationale spoorwegmaatschappijen. De NMBS zette met dat doel Interferry op. Intercontainer heeft als taak: de verkoop van het internationale transport van containers per spoor door geheel Europa en de organisatie van dit transport. Waar Intercontainer zich aanvankelijk beperkte tot maritieme containers, worden nu ook wissellaadbakken vervoerd.

De UIRR werd in 1970 opgericht als overkoepelend organisme van de meeste Europese spoor/wegmaatschappijen. In België wordt de UIRR vertegenwoordigd door het privébedrijf Transport Rail Weg (TRW). De ferroutagemaatschappij TRW is klant bij de spoorwegen voor het gebruik van de infrastructuur en de lokomotieven. TRW verzorgt in eerste instantie het vervoer van semi-trailers en wissellaadbakken, maar is nu

(5) A.T. Kearney, *Le transport combiné Européen*, Brussel, FEB-VBO, 29 november 1990, 26 blz.

Behandelingsterminals voor gekombineerd vervoer in België



ook op de markt van containers aanwezig. Een knelpunt is het vervoer in het land van aankomst. Praktisch gezien betekent dit dat enkel grote vervoerders met een filiaal ter plaatse of een samenwerkingsakkoord met een plaatselijk vervoerder gebruik kunnen maken van gekombineerd vervoer.

In België bestaan nog twee andere partners voor de organisatie van het gekombineerd vervoer nl. de NMBS zelf en Railtrans. Klanten die containers of laadkisten willen verzenden binnen België kunnen rechtstreeks contact opnemen met de NMBS. Daarnaast bestaat ook Railtrans, een groepsbedrijf voor containervervoer per spoor, dat ook boekt op Intercontainertreinen.

De behandelingsterminals in België voor containers, laadkisten en opleggers zijn op de kaart weergegeven. Intercontainer is bedrijvig op gespecialiseerde containerterminals in de havens van Antwerpen en Zeebrugge, maar ook inland in Brussel, Bressoux, Châtelet en op de transportzone LAR te Menen. TRW gebruikt zeven terminals: Antwerpen-Schijnpoort, Bressoux, Brussel, Châtelet en in West-Vlaanderen de LAR te Menen, Oostende en Zeebrugge. Daarnaast zijn er ook private terminals, waarvan de belangrijkste gevestigd zijn te Athus, Muizen en Renory en in de havens van Antwerpen en Zeebrugge.

Trafiekevolutie

Tabel 1 geeft de Intercontainertrafiekevolutie voor de Westvlaamse terminals, Antwerpen en de totale trafiek voor België tussen 1986 en 1989.

Tabel 1: Intercontainertrafiek voor België, 1986-89^a

Jaar	Zeebrugge	LAR	Antwerpen Interferry terminal	Antwerpen via kaaisporen	Totaal voor België
1986	13.449	394	55.889	55.396	140.843
1987	12.494	1.070	57.023	66.630	160.279
1988	14.809	2.506	57.835	68.325	165.841
1989	24.586	2.027	64.081	87.864	205.056

(a) aantal containers zonder onderscheid van lengte; vertrek + aankomst samen; ledige containers inbegrepen.

Bron: Intercontainer

Een sterke groei is ingetreden sedert 1986. Antwerpen en Zeebrugge zijn bijna volledig verantwoordelijk voor die groei. Antwerpen is en blijft nummer één met 64.081 containers behandeld op de Interferry-terminal



Foto Archief WES



Foto P. Holder-beke, Kortrijk

in 1989. Daarnaast worden nog eens 87.864 containers op de kaaisporen behandeld voor wat de internationale trafiek betreft. Zeebrugge ziet zijn trafiek in twee jaar tijd verdubbelen. De groei is voor een groot deel toe te schrijven aan de scheepvaartlijn OOCL die nu Zeebrugge aanloopt. Op de LAR te Menen is de ontwikkeling zeer bescheiden geweest. Ruggegraat van de Intercontainertrafiek in Europa is het verkeer tussen de havens onderling en tussen de havens en Italië. Dit alles impliceert dat steeds meer maritieme containers met het spoor tussen de havens en het achterland worden vervoerd.

De trafiekgegevens worden bij TRW uitgedrukt in zendingen. Een zending komt overeen met twee afneembare laadbakken van 7 meter, één van 12 meter, een oplegger of een volledige vrachtwagen. Tabel 2 geeft de evolutie van de TRW-trafiek tussen 1986 en 1989 op de Westvlaamse terminals, de terminal te Antwerpen en de totale trafiek voor België.

Tabel 2: TRW-trafiek in België, 1986-89

Jaar	Zeebrugge	Oostende	LAR Antwerpen	Andere	Totaal	
1986	4.195	1.613	244	14.612	11.976	32.640
1987	6.382	1.460	324	17.288	8.127	33.581
1988	8.472	3.146	589	26.529	8.550	47.286
1989	12.914	2.221	1.143	35.387	8.040	59.705

Bron: TRW

Uit de tabel blijkt dat het totaal aantal zendingen in vier jaar tijd bijna is verdubbeld. Antwerpen-Schijnpoort is goed voor omzeggens 60% van alle verkeer van TRW. Ook Zeebrugge ziet het aantal zendingen spektakulair stijgen. In 1986 vertegenwoordigt Zeebrugge 13% van de totale TRW-trafiek; in 1989 is dit reeds 22%.

Voor 1990 wordt opnieuw een groei verwacht met minstens 50%. Zeebrugge heeft het voordeel verschillende laad- en losplaatsen te hebben bij diverse scheepvaartlijnen. De ro-ro trafiek stijgen er zeer snel en er is een diversifikatie van aanbod aan scheepvaartlijnen. De trafiek van Zeebrugge is vooral bestemd voor Italië en Duitsland. Momenteel stijgt de trafiek op Italië en stagneert de trafiek op Duitsland.

Oostende kent een op- en neergaande trend. 1988 was een topjaar met meer dan 3.000 zendingen. Dit aantal is in 1989 gedaald en zal in 1990 verder dalen (6). De trafiek van Oostende gebeurt hoofdzakelijk op Oostenrijk. Er is voldoende spoor en parking aanwezig om het gekombineerd vervoer te behandelen, maar er is trafiek te weinig.

De trafiek op de LAR is bijna vervijfvoudigd. De absolute cijfers moeten echter worden genuanceerd. De 1.143 zendingen, vooral naar Italië, betekenen in feite slechts 3 zendingen per dag.

De laadkist wordt het meest gebruikte transportmiddel in het Europese ferroutageverkeer. Tien jaar geleden vertegenwoordigden de opleggers 42% van de per ferroutage vervoerde eenheden in Europa, terwijl de laadkisten 53% en de 'Rollende Landstrasse' 5% voor hun rekening namen. In 1988 zagen de cijfers er als volgt uit: 27% opleggers, 60% laadkisten en 13% 'Rollende Landstrasse'.

Een Europese prioriteit

Het gekombineerd spoor/weg-vervoer krijgt vanuit Europese kringen heel wat aandacht. In opdracht van ondermeer de Europese Commissie en van een reeks betrokkenen werden begin 1990 de resultaten van het A.T. Kearney-rapport (7) gepubliceerd. Deze studie is een inventaris van de mogelijkheden en perspectieven van het Europees gekombineerd vervoer. Het is tevens bedoeld als uitgangspunt voor de uitbouw van een geïntegreerd basisnetwerk voor gekombineerd vervoer.

Momenteel stelt deze vervoerswijze in Europa 14,1 miljoen ton voor. Dit is slechts 3,7% van de grote internationale vervoersstromen waarop het gekombineerd vervoer kan inspelen. Met een ongewijzigd marktaandeel zou het verkeersvolume in 2005 naar 23,3 miljoen ton stijgen. Wordt bovendien het aanbod verbeterd, dan mag worden gerekend met 30,2 miljoen ton. Indien daarnaast nog nieuwe klanten worden aangetrokken, dan wordt tegen het jaar 2005 bijna een verdrievoudiging van het huidige volume, namelijk 43,2 miljoen ton, vooropgesteld en een marktaandeel van 22%. Het gekombineerd vervoer zou dus een deel van de groei van de internationale vervoersstromen, die nu via de weg gebeuren, overnemen. Dit veronderstelt een globaal investeringsbedrag van ongeveer 4 miljard ECU, waarvan het deel voor internationaal gekombineerd vervoer op 2,6 à 2,9 miljard ECU over vijf tot tien jaar wordt geraamd. Een gedeelte hiervan zou door supranationale instellingen kunnen worden gedragen. De investeringen hebben vooral betrekking op gabarietaanpassingen van de infrastructuur, wagonparkuitbreiding, nieuwe laadeenheden en de capaciteitsuitbreiding van de inland terminals. Daarnaast zal iets moeten worden ondernomen om de commerciële snelheid van het gekombineerd vervoer op te drijven. Die is momenteel slechts 37 km/u, terwijl het wegvervoer een commerciële snelheid van 69 km/u haalt. Ook op administratief en organisatorisch vlak moeten er verbeteringen worden aangebracht.

Vijftien hoofdassen verbinden de regio's waartussen deze vervoerswijze zich thans beweegt. Voor ons land zijn dit hoofdzakelijk de spoortrajecten België-Luxemburg-Metz-Bazel/Noord-Italië en België-Ruhr/Scandinavië, Oostenrijk.

De vijftien andere assen beogen potentiële toekomstige verkeerstromen. Voor de Benelux zou dit naar Spanje zijn: Benelux - Aulnoye/Bettembourg - Port-Bou - Spanje en Benelux - Aulnoye - Hendaye - Spanje. Deze as is zich nu aan het ontwikkelen.

De EG-transportministerraad van eind 1990 heeft het principe weerhouden van EG-hulp aan het gekombineerd vervoer (8). Er werd een resolutie aangenomen waarbij de Europese Commissie wordt uitgenodigd een werkgroep samen te stellen met vertegenwoordigers van de lidstaten, de Europese spoorwegen en de beroepsorganisaties. Deze werkgroep moet de vereiste maatregelen

(6) De daling in 1990 is vooral toe te schrijven aan het verlies van één belangrijke klant.

(7) A.T. Kearney. *Toekomststudie over een Europees net voor gekombineerd vervoer*, Brussel, september 1989, 105 blz.

(8) Van Simaey, S., 'EG-Transportministerraad van de besluiteloosheid...', *De Lloyd*, Antwerpen, 2 november 1990, blz. 1.

len bestuderen voor een Europees net voor gekombineerd vervoer en de voorwaarden opdat dit net efficiënt zou werken (beleid, schema voor assen en terminals, economische factoren, technische en operationele aspecten,...). Op basis hiervan zou de Europese Commissie aan de Raad verslag moeten uitbrengen tegen 1 juli 1991.

Een NMBS-prioriteit

In haar STAR-21 plan (9) vindt de NMBS dat er in de vervoerswereld complementariteit moet zijn tussen weg en spoor, teneinde vlotte uitwisselingen te bevorderen. Ze voorziet in de komende vijf jaar een belangrijke toename van het gekombineerd vervoer, met name een verhoging van 20 à 30% voor het vervoer van zeecontainers en een verdubbeling van het kontinentaal verkeer van opleggers en laadkisten. In de veronderstelling dat de totale markt van weg- en gekombineerd vervoer jaarlijks met 2,5% zou toenemen en dat het gekombineerd vervoer zijn aandeel in die markt verdubbelt, zal de NMBS in 2010 11 à 12 miljoen ton met de gekombineerde techniek vervoeren. Ten einde deze belangrijke verkeersaanwinst op te vangen is het noodzakelijk dat de laadprofielen worden vergroot, dat de terminals worden aangepast en/of uitgebouwd, dat het wagenpark wordt uitgebreid en dat de commerciële snelheid wordt opgedreven door een vermindering van de stilstanden en een verhoging van de topsnelheden. Een gecoördineerde actie op Europees vlak is hierbij noodzakelijk, aldus de NMBS.

Het gaat in België niet zozeer om de capaciteit van

de lijnen want er wordt meestal 's nachts gereden, maar om de capaciteit van de terminals. A.T. Kearney stelt dat in België inzake terminaloperaties op kritieke tijdstippen slechts 33% beschikbare capaciteit overblijft, wat operationeel onvoldoende is. Daarnaast kan worden opgemerkt dat, indien de NMBS een trafiek van bijna 12 miljoen ton vooropstelt, de prognose van A.T. Kearney met 43 miljoen ton tegen 2005 voor gans Europa, een eerder bescheiden prognose is.

Een Westvlaamse kans

Uit de trafiekcijfers is gebleken dat gekombineerd vervoer vooral sterk staat in relatie tot de havens. Vandaar het belang van een goede verbinding van de havens met de spoorweg.

Zeebrugge kende een spectaculaire groei en heeft mogelijkheden om die groei te bestendigen. Het gekombineerd vervoer dat aan het zeevervoer van containers voorafgaat of erop volgt, wordt verwacht in Zeebrugge sterker te groeien dan in andere havens. De uitbreiding van de OCZ-terminal, de in aanbouw zijn de CAST-terminal, de goedkeuring voor de bouw van een nieuwe containerkade in het noordelijk insteekdok in de voorhaven zullen allen zeer goed met het spoor moeten worden verbonden, om de stijgende deep-sea containertrafiek op te vangen. Zeebrugge zal zich als doorvoerhaven infrastruktureel en organisatorisch op die trafiek moeten voorbereiden.

(9) NMBS, STAR 21, Brussel, 1989, hoofdstuk 3.

**design
meubelen
woonadvies
bureel- &
projektiinrichting**

intoplan

noordzandstraat 74 8000 brugge
telefoon 050/33.58.94 fax 050/34.09.12

Een ervaren team binnenhuisarchitecten en interieurbouwers staat ter uwer beschikking om uw bureel of studievertrek om te toveren tot behaaglijk, stimulerend "woonbureau" waar het aangenaam leven en werken is. De nieuwe bureaucollectie spreekt evenzeer de ondernemingen aan, als de zelfstandigen en de steeds groeiende potentiële groep van thuiswerkende mensen. Velen van hen wensen dit te doen in een rustige, huiselijk aandoende omgeving, die dan toch ook meer klasse uitstraalt dan het zuiver functionele bureel.

Het nieuwe programma verenigt nog beter de ergonomisch, functionele eigenschappen en de op het woongebeuren afgestemde vormgeving tot een harmonisch en stijlvol bureelmeubilair.

intoplan ^B NV

De Kanaaltrafiek tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese vasteland zal voor Zeebrugge belangrijk blijven, ook na de opening van de Kanaaltunnel. Zeebrugge is momenteel marktleider in de range van Kanaalhavens voor roll-on/roll-off verkeer tussen het Verenigd Koninkrijk en het Vasteland. Oost-Europa, Oostenrijk, Zwitserland gebruiken in eerste instantie Zeebrugge als doorvoerhaven (10). Met de opening van de Oosteuropese markten bezit Zeebrugge een comparatief voordeel op de andere havens en ze zal dit moeten bestendigen. Momenteel geschiedt deze trafiek nog hoofdzakelijk met opleggers en vrachtwagens. Ook de Oostbloklanden zullen een toename van het gekombineerd vervoer mogen verwachten vooral voor trafiek op het Verenigd Koninkrijk gezien de interessante afstand. In de Oostbloklanden zal niet zomaar met laadkisten kunnen worden van start gegaan. In een aanloopfase lijken de opleggers de snelste oplossing te bieden vooral omdat een groot aantal Oostblokoperatoren op dit materieel afgestemd zijn en doorgaans over indrukwekkende wagenparken beschikken. Omdat daar thans zo goed als geen infrastructuur aanwezig is voor verticale behandeling van de opleggers wordt de idee van gekombineerd vervoer gekoppeld aan het gebruik van horizontale technieken zoals eertijds bij de start van het Westerse spoor/weg-verkeer. Die horizontale faze is echter wel bedoeld als aanloopperiode.

De Kanaaltunnel biedt naast de shuttle-treinen doorgaande goederentreinen aan die gekombineerd vervoer kunnen aantrekken. De Kanaaltunnel kan hierdoor een konkurrent worden voor de Kanaalhavens. Gevaarlijke goederen zullen echter geen gebruik kunnen maken van de Kanaaltunnel. Ze vormen wel een steeds groter aandeel in het gekombineerd vervoer. Welke service aan de Engelse zijde van het Kanaal zal worden geboden bij de spoorwegen valt ook nog af te wachten.

In ieder geval moet de spoorweginfrastructuur in de haven van Zeebrugge worden aangepast. Die is stilaan onvoldoende. Het rangeerstation te Zeebrugge wordt te klein; het moet breder en langer worden gemaakt om de aangroei van de spoorwegtrafiek op te vangen.

Het gekombineerd vervoer in Oostende stagneert vooral omdat de trafiek in de haven stagneert. Bovendien is er vanuit Oostende onvoldoende diversifikatie aan bestemmingen van lijnen op het Verenigd Koninkrijk. De herstructurering van de haven zal mogelijkheden bieden om meer trafiek aan te trekken. Ook aan het gekombineerd vervoer moet aandacht worden besteed. In de uitvoering van het Masterplan moet bij de aanleg van de nieuwe ro-ro berths ter hoogte van de handelshaven een goede spoorverbinding aanwezig zijn. Betere rechtstreekse verbindingen tussen België en in eerste instantie Oostenrijk moeten worden uitgewerkt.

De trafiekontwikkeling op de LAR is eerder bescheiden geweest. Rijsel is voor de LAR een konkurrent. De klanten van de LAR zijn gevestigd in de Kortrijkse regio en Noord-Frankrijk. De LAR is wel goed gesitueerd om als inland dedouaneringscentrum te fungeren en als konsolidatie- en dekonsolidatiecentrum voor goederen die in containers of laadkisten worden vervoerd. Grote rederijen zenden nu reeds containers per spoor naar transportcentra nabij de Franse en Duitse grens. De LAR komt zeker in aanmerking om als één van deze inland containerterminals te fungeren. Vanuit de terminals

wordt dan het voor- en natransport per vrachtwagen verzorgd. Om dit vervoer te kunnen ontwikkelen moeten rechtstreekse treinverbindingen kunnen worden aangeboden, in eerste instantie met de havens van Antwerpen en Rotterdam. Een rechtstreekse treinverbinding met Noord-Italië zou de trafiekontwikkeling tevens ten goede komen. Wat containerverkeer betreft, zijn afstanden naar Rotterdam en Antwerpen competitief met de weg. De afstand LAR-Zeebrugge is niet konkurrentieel tegenover de weg. Infrastrukturele aanpassingen zijn tevens noodzakelijk voor de spoorterminal op de LAR. Het Centre International du Transport in Roncq (Noord-Frankrijk) wordt een nieuwe konkurrent voor de LAR.

Besluit

Het gekombineerd vervoer vertoont een aantal duidelijke groeimerken. Om die groei op te vangen zullen gekoördineerde investeringen op Europees vlak noodzakelijk zijn. In België zal in eerste instantie moeten worden geïnvesteerd in wagons, lokomotieven en terminaluitrusting. In West-Vlaanderen zal het gekombineerd vervoer aan belang winnen in relatie tot de haven van Zeebrugge. De spoorwegen zullen daar de nodige investeringen moeten verrichten. Het gekombineerd vervoer in Oostende zal stijgen in de mate dat de ro-ro trafiek op het Verenigd Koninkrijk stijgt en er op meerdere bestemmingen wordt gevaren. De LAR te Menen heeft veel konkurrenten en een beperkt achterland. Rechtstreekse treinen en enkele infrastrukturele aanpassingen kunnen de LAR toekomstperspektieven bieden.

(10) Niet-gepubliceerde studie van het Westvlaams Economisch Studiebureau.



BBL

