

Interferry bouwt aan de toekomst

Shuttletreinen worden een onmisbare schakel van het gecombineerd vervoer, een groeisector bij uitstek. Maar de Delta Express tussen Antwerpen en Rotterdam zorgt ook voor een andere primeur. Het is het eerste internationale spoorvervoer zonder papieren vrachtbrief. Die innovatie maakt de transportformule alleen maar aantrekkelijker.



Shuttletreinen zon

Op de Interferry-terminals vertrekken er dagelijks shuttletreinen naar de haven van Rotterdam. De Delta Express verbindt de haven van Antwerpen met de Delta-terminal, het verste punt in de Maasvlakte. De Port Express pendelt tussen de Cirkeldyck terminal en het Rail Service Center (RSC), het verzamelpunt van alle containers die per spoor verzonden worden vanuit de Rotterdamse haven. Verwar shuttletreinen echter niet met bloktreinen, die niet steeds met dezelfde samenstelling rijden en ook niet altijd in een pendelbeweging tussen twee punten sporen. Een echte shuttle pendelt permanent in dezelfde samenstelling tussen dezelfde stations of terminals. Doordat ze rangers vermijden en een geïntegreerde dienstregeling bieden, zijn shuttles een stevig product, zowel qua prijs als kwaliteit. Met de shuttles mikt NMBS-dochter Interferry op rederijen die actief zijn in Benelux-havens. Een efficiënte Hinterlandverbinding biedt immers heel wat voordelen.

"De containers die om halftien 's avonds met de Delta Express naar Rotterdam rijden, worden

nog dezelfde nacht in het schip geladen. Die snelheid is niet te evenaren met vrachtwagens. Stuur maar eens vijftig trucks de baan op naar Rotterdam die dan één voor één behandeld moeten worden op de terminal. Dat is onbegonnen werk," zegt de directeur van Interferry, Raymond Van Dyck.

Hinterlandverbindingen

De Delta Express is een product van Intercontainer, Interferry en

Optimodal (de Nederlandse agent van Intercontainer). De basistrafieken, ongeveer 75 % van de totale vervoercapaciteit, worden geleverd door Sealand. De resterende capaciteit wordt opgevuld door derden. Elke trein bestaat uit 31 P-wagens die samen 1600 ton aankunnen. Dagelijks vertrekken er twee treinen vanuit Antwerpen (om 13u30 en 21u30). In Rotterdam vertrekken de treinen om 1u18 en om 11u58. Het traject neemt 3,5 uur in beslag.

Shuttle op de

De Delta Express zorgt ook nog voor een andere primeur. Voor het eerst rijdt er een trein over twee verschillende spoorwegnetten zonder klassieke vrachtbrief. Alle papieren en documenten zijn vervangen door een elektronische vrachtbrief. Hiermee zet Intercontainer een eerste stap naar de afschaffing van alle paperassen die nu een transport vergezellen. Deze doelstelling zou nog voor het jaar 2000 gerealiseerd worden. Een tweede proef staat op stapel bij Volvo Gent. De uitdaging hier is dat er twee transit-spoornetten bij betrokken zijn: het Duitse en het Deense.

"Nieuw is dat ook voor het vervoer van gevaarlijke goederen geen vrachtbrief meer vereist is. Dat is mogelijk doordat alle wagens op het Belgische grondgebied in real time gevolgd worden door het GEM-systeem (Goederen Elektronisch Management) van de NMBS. Op die manier zijn de gegevens van elk product in de trein op elk ogenblik beschikbaar. In de eerste plaats levert dit een aanzienlijke tijdsparing op. Het is niet meer nodig om zich naar het station te begeven om de vrachtbrief af te geven. Voor sommige afzenders in de haven van Antwerpen betekende dat een trip van 60 km. Het invullen van de vrachtbrief en de uitwisseling van informatie wordt versneld. Bovendien verkleint de kans op fouten," vertelt afdelingschef Roger Galerijn van het departement Goederenvervoer van de NMBS.



gaf aanleiding om anders te werken op de terminal. Interferry verlengde de sporen onder de kraan van 481 meter tot 600 meter. De treinen rijden nu rechtstreeks onder de kraan en het lossen kan onmiddellijk beginnen. "Door de sporen te verlengen is de operatiesnelheid aanzienlijk verhoogd. De reischema's zijn korter en we kunnen het aantal shuttles per dag opvoeren tot zes," motiveert Raymond Van Dyck de investering.

der vrachtbrieven

Zowel in Antwerpen als in Rotterdam worden de treinen onmiddellijk gelost en opnieuw geladen zodat ze enkele uren na hun aankomst opnieuw kunnen vertrekken.

Het Amerikaanse Sealand is één van de eerste rederijen die de stap hebben gezet naar de trein voor belangrijke goederenstromen. Sealand gebruikt de Interferry-terminal als concentratiepunt voor haar Benelux-activiteiten. Containers die per schip in de haven van

Rotterdam aankomen, worden met de Delta Express naar Antwerpen gebracht, van waar ze per vrachtwagen hun eindbestemming bereiken. "Een vaste dienstregeling, vaste prijzen en vaste allocatie zijn de doorslaggevende argumenten om voor de Delta Express te kiezen," verklaart Arnold De Clercq, terminal manager van Sealand.

Anders werken

De komst van de Delta Express

De Port Express, de tweede shuttle naar Rotterdam, functioneert volgens hetzelfde principe. Deze shuttle vertrekt van de nieuwe Interferry-terminal (Cirkeldyck) aan het Delwaidedok. Elke dag sporen 29 gehuurde NMBS-wagens in beide richtingen op klokvaste uren. In Antwerpen vertrekt de Port Express om 17u37. Hij komt om 21u38 aan in het Rail Service Center. Daar vertrekt hij terug richting Antwerpen om 4u38. De basistrafieken worden geleverd door Mediterranean Shipping Company (MSC). De schepen meren aan in Antwerpen en de containers met bestemming Nederland worden verzameld in Rotterdam van waar ze per vrachtwagen naar hun eindbestemming gaan.

"Op de relatie Antwerpen-Rotterdam bestaan er voldoende potentieel en interesse van klanten om het aantal shuttles op te voeren. Met de opening van een nieuwe terminal aan het Delwaidedok hebben we daar ook de mogelijkheid voor. Want wij zijn ervan overtuigd dat shuttles en het gecombineerd vervoer zeer goed samengaan," concludeert Raymond Van Dyck.

informatiesnelweg

Drie mogelijkheden

Hoe werkt het systeem? Sealand stuurt alle gegevens van de zending via een modemverbinding naar Interferry. Op zijn beurt vult Interferry de informatie verder aan met gegevens die enkel de behandelaar kent: welke container op welke wagen komt en in welke combinatie. Die aanvullingen worden samen met de douanedocumenten naar de centrale computers van de NMBS gestuurd. Deze controleren de gegevens en sturen de vrachtbrief door naar de factage zodat de wagens kunnen vertrekken. De NMBS verstuurt eveneens een boodschap, nog steeds langs elektronische weg, naar de Nederlandse Spoorwegen die op haar beurt Optimodal, de bestemming, verwittigt. Wanneer de Delta Express van Rotterdam naar Antwerpen rijdt, verloopt de communicatie in omgekeerde richting. Daarnaast is er nog onderlinge communicatie tussen Intercontainer in Bazel, Interferry en Optimodal.

Momenteel zijn er drie mogelijkheden om met elektronische vrachtbrieven te werken. De keuze hangt grotendeels af van de automatiseringsgraad van de klant. Ten eerste is er Seagha-Rail, een gebruiksvriendelijk softwarepakket dat expediteurs/verladere toelaat elektronische gegevens uit te wisselen met de NMBS. Ten tweede: bedrijven die beschikken over software voor de elektronische aanmaak van de vrachtbrief, kunnen vanuit het eigen computersysteem werken. Ten derde kunnen bedrijven gebruik maken van Edicargo. Reeds een dertigtal klanten gebruiken dit pakket op proef. De laatste tests worden nu afgerond, zodat Edicargo na de zomer op ruime schaal kan verspreid worden.