



Meer capaciteit,
meer terminals

NEN naar recordjaar

2000 wordt het jaar van de grote sprong voorwaarts voor het North European Network. De capaciteit van het rangeercentrum in Muizen, dat als knooppunt fungeert, gaat vanaf de maand mei fors de hoogte in. Bovendien worden nieuwe terminals aan het netwerk toegevoegd.

Het NEN staat voor een totaal-aanbod en het kan rekenen op een ware spoorsnelweg die vier zeehavens verbindt met het hinterland. Uit Duinkerken, Zeebrugge, Antwerpen en Rotterdam spoort elke werkdag een trein naar Muizen (Mechelen). Daar worden de wagens 's nachts herverdeeld tot treinen die 's anderendaags arriveren in Athus, Moeskroen, Parijs en Duisburg. Vanuit deze terminals vertrekken de ladingen meestal per vrachtwagen naar hun eindbestemming. Dankzij het knooppunt in het midden van het net wordt de kritische massa bereikt die het mogelijk maakt naar elk van de terminals aan de landzijde een dagelijkse treinverbinding te garanderen.

Het NEN bestaat nu vier jaar en is een succesformule. Voor het eerst kan ook op korte afstanden gecombineerd vervoer per spoor worden aangeboden tegen concurrerende prijzen.

Win-win

Het NEN heeft een echte win-winsituatie gecreëerd. De rederijen kunnen het aantal aanleghavens verminderen en kostbare tijd winnen, of van haven

veranderen en toch bij hun railoperator blijven. De finale klant wordt snel en tegen gunstige marktvoorwaarden bediend. De NEN-partners zelf, ten slotte, kunnen op elke vervoersas aan hun klanten een trein garanderen, zonder dat zij die zelf volledig moeten vullen. Het leefmilieu en de verkeersveiligheid doen een uitstekende zaak. Het NEN betekent bijvoorbeeld 80 trucks per dag minder op de snelwegen tussen Antwerpen en Duisburg. Formeel is het North European Network een organisatie zonder eigen bedrijfskapitaal met het statuut van Europees economisch samenwerkingsverband (EESV). Het fungeert als een centrale aankoopmaatschappij voor de vier partners. CNC Transports is de cargo-afdeling van de Franse spoorwegen. ERS, of voluit European Rail Shuttle, is een 50/50 joint venture van de rederijen P&O Nedlloyd en Maersk - Sealand. De derde partner is de logistieke dienstenverlener IFB (Inter Ferry Boats), dochteronderneming van de NMBS, en de vierde is Terminal Conteneurs Athus, in het zuiden van België gevestigd.

Het NEN koopt capaciteit bij B-Cargo (dat zelf afspraken maakt met andere

spoorwegbedrijven) en herverdeelt die onder de partners. De organisatie wordt vanuit Zeebrugge geleid door directeur Luc Kerckaert, sales & business development manager bij IFB. Het NEN is een klantgericht product, dat actief gepromoot wordt. Zegt Kerckaert: "Wij bieden kwaliteit, snelheid en flexibiliteit tegen een competitieve prijs. Onze troeven zijn dus dezelfde als die van het wegvervoer. Dat is wat het NEN zo vernieuwend maakt."

Verdubbeling

In 1999 bedroeg het vervoerde volume 75.000 TEU. Daarmee zat Muizen aan het maximum. In mei van dit jaar wordt het rangeercentrum uitgebreid van acht sporen van elk 500 meter naar 16 sporen van elk 800 meter. Een enorme stap vooruit. Dit jaar komen ook bijkomende terminals in gebruik: Charleroi Dry Port (in Châtelet), Luik, Genk en Lyon. Ook de privé Trimodale Containerterminal Willebroek wordt aan het netwerk gekoppeld. Een verdubbeling van het volume naar 150.000 TEU op jaarbasis zit er dus dik in.

SEN

Voor Lyon hebben de partners grote plannen. In een eerste fase worden vanaf eind mei bestaande treinen gebruikt, maar op korte termijn zal Lyon worden uitgebreid tot de "main hub" van het SEN, een gloednieuw South European Network.

