

Dry Port Muizen

Dry Port Muizen is het fonkelnieuwe, performante en ideale knooppunt voor intermodaal transport van west naar oost (de as Duisburg-Mechelen-Londen via de Kanaaltunnel), van noord naar zuid (de as Benelux-Spanje-Marokko) en in eigen land (de "hub" of "naaf" Muizen met "spaken" die lopen naar de terminals van Antwerpen, Athus, Bressoux en Zeebrugge).



Op 31 mei 1994 werd de eerste trein uit Dry Port Muizen bij Mechelen afgevlagd door Antoine Martens (bestuurder-adjunct-directeur-generaal NMBS) in het gezelschap van (onder meer) de Vlaamse minister-president Luc Van den Brande, Etienne Schouppe (gedelegeerd bestuurder NMBS) en Marc Dubois (directeur-generaal Ferry-Boats).

Op de eerste plaats werd Dry Port Muizen gecreëerd als de Belgische poort voor intermodaal transport door de Kanaaltunnel. De pas opgerichte NV Unilog (een telg uit de kroostrijke familie van NMBS en British Rail) staat in voor de commercialisering van deze dagelijkse shuttle-treinen tussen

Muizen en Willesden bij Londen. Er is tevens een rechtstreekse aansluiting naar Trafford Park in Manchester enerzijds en Duisburg in het hart van het Ruhr-gebied anderzijds.

Er worden zowel containers, tankcontainers als wissellaadbakken (swap bodies of caisses mobiles) meegevoerd.

Mechelen en Londen liggen nog nauwelijks acht uur van mekaar verwijderd. Naar Manchester duurt de tocht twaalf uur. Tussen Mechelen en Duisburg rijdt de trein ruim zeven uur.

De "inland terminal" (ook "droge terminal" genoemd omdat hij niet in een haven ligt) van Muizen zal tevens een centrale rol spelen in het intermodale vervoer tussen de Benelux, Spanje en Marokko. Ook dit traject kan verlengd worden met aansluitingen naar Duisburg. Er komen regelmatige verbindingen met het Noord Spaanse Irun en het Zuid Spaanse Cadiz. De transittijd naar de Andalusische havenstad blijft beperkt tot 48 uur. Vanuit de haven van Cadiz ligt een snelle maritieme verbinding met het Noordmarokkaanse Tanger. Vanuit Tanger kunnen de belangrijkste Marokkaanse centra bediend worden. In een later stadium staat een uitbreiding naar andere Maghreb-landen op het programma. De nieuwe intermodale verbinding tussen Europa en de Maghreb-landen wordt uitgbaat door de Marokkaans-Belgische vennootschap Carré onder het label TEFEM ("Train Express Fret Europe-Maghreb").

Dry Port Muizen vormt eveneens het knooppunt voor het binnenlands intermodaal vervoer van B-Cargo. Er zijn vlotte verbindingen met de terminals van Antwerpen, Athus, Bressoux en Zeebrugge.

	Dag	Uur	Dag	Uur
Duisburg	A	13.31	B	13.07
Mechelen	A	20.59	B	6.00
Londen	B	5.11	A	19.57
Manchester	B	10.43	A	13.10

Complementair in plaats van concurrentieel

De Vlaamse minister-president Luc Van den Brande woonde de plechtige afvlagging van de eerste trein uit Dry Port Muizen bij. Zijn belangstelling voor de impact van de nieuwe terminal verduidelijkte hij in een opmerkelijke toespraak.



Vlaams minister-president Luc Van den Brande: "Waar vroeger alle aandacht ging naar de onderlinge concurrentie, wordt nu meer en meer aandacht gevestigd op de complementariteit van de verschillende transportwijzen."

Begin mei 1835 reed de eerste trein op het Europese continent tussen Brussel en Mechelen. Eind mei 1994 vertrok de eerste goederentrein die gebruik zal maken van de Kanaaltunnel, uit de droge terminal van Muizen bij Mechelen. De Vlaamse minister-president Luc Van den Brande beklemtoonde niet alleen die historische link. Volgens hem bezit de nieuwe containerterminal, die zich uitstrekt in de lange schaduw van de Sint-Romboutstoren, een drievoudige symbolische betekenis.

Primo: op lokaal vlak ziet de minister-president van de Vlaamse regering een heropleving van de traditioneel sterk uitgebouwde spoorgebonden activiteiten in de manebussersstad. Ooit waren de Centrale Werkplaatsen van de NMBS de grootste werkgever in de streek. Mettertijd deemsterden de spoorwegterreinen wat weg naar de regionale sociaal-economische achtergrond. Daaraan wordt

nu niet alleen een krachtig halt toegeroepen, er wordt ook een heuse ommekeer ingeluid.

Secundo: in een groter geheel symboliseert Dry Port Muizen de groeiende belangstelling voor de specifieke troeven van het spoorwegverkeer. Na een periode waarin het wegtransport graag zwaaide met zijn verregaande flexibiliteit, wijzen steeds meer indicatoren op het toenemende belang van het spoorvervoer. Het gaat niet alleen om externe druk zoals het dichtslibben van de weg, de vrijwaring van het milieu en de veiligheid tijdens het vervoer. Ook "spooreigen" troeven zoals de soepele laad- en lostijden en een optimale service spelen een hoofdrol.

Tertio: de voorbije tijd rijpte het inzicht dat de verschillende transportwijzen niet los van elkaar beschouwd mogen worden. Zei minister-president Van den Brande: "Waar vroeger alle aandacht ging naar de onderlinge concurrentie, wordt nu meer en meer aandacht gevestigd op hun complementariteit bij het beantwoorden van de steeds groeiende mobiliteitsbehoeften." In dat kader moeten we dan ook zijn enthousiasme voor het intermodale concept beschouwen. Verduidelijkte hij: "Containerterminals als deze moeten de overslag van korte-afstandsverkeer over de weg naar lange-afstandsverkeer over het spoor vergemakkelijken."

In zijn besluit koppelde de minister-president zijn felicitaties voor de verwezenlijking van Dry Port Muizen aan een oproep voor een energieke, klantgerichte en dynamische inzet: "Voor de NMBS en de gespecialiseerde transportondernemingen is het een uitdaging om de aarzelende en voorzichtige bedrijfsverantwoordelijken over de meet te krijgen."

Gespecialiseerde filialen steeds belangrijker

Etienne Schoupe, gedelegeerd bestuurder NMBS, schetste bij de afvlagging van de eerste trein in Dry Port Muizen het algemene kader waarin deze nieuwe spoortelg zich beweegt.



Etienne Schoupe: "We stemmen het aanbod af om de meest kieskeurige klanten te kunnen bevredigen."

Etienne Schoupe noemde vijf markeringspunten die het transport in het algemeen en het spoorverkeer in het bijzonder vandaag beïnvloeden. Ten eerste: de zogeheten Europese binnenmarkt is een feit. De economische ruimte werd opengegooid. Maar ook over die grenzen heen globaliseert de economie zienderogen.

Ten tweede: na de val van de Berlijnse Muur en de implosie van de Sovjetunie en zijn satellietstaten, werden tal van economische lijnen verplaatst. In sommige sectoren nam de concurrentie scherpe kanten aan.

Ten derde: het spoorvervoer is onderhevig aan een reorganisatie. De spoorwegen staan aan het einde van een 160 jaar lange geschiedenis: de banden met de traditionele aandeelhouder (de overheid) worden herbekeken.

Ten vierde: de Kanaaltunnel is open. Groot-Brittannië is niet langer een eiland.

Ten vijfde: in België maakten we de verzelfstandiging van de NMBS mee. De NMBS is nu een autonoom overheidsbedrijf. Het beheerscontract zet de taken en de tussenkomenst van de overheid uiteen. Daarnaast moet de onderneming haar eigen boontjes doppen. Dit alles kadert op zijn beurt in de

Europese directieven voor de transportwereld en de vrije concurrentie.

Concludeerde Schoupe: "In die algemene context opereren wij vandaag. Dat impliceert dat onze bedrijfscultuur aangepast wordt aan de nieuwe structuur van de onderneming en de noden van de snel evoluerende markt. De onmiddellijke consequentie daarvan is dat de plaats van de gespecialiseerde filialen beklemtoond moet worden. Dat merken we nu duidelijk met onder meer Ferry-Boats en Unilog. Daaruit valt af te leiden dat we resoluut opteren voor een Europese benadering van het vervoer. Bovendien stemmen we het aanbod af om de meest kieskeurige klanten te kunnen bevredigen."

Cruciale nieuwe werkmiddelen

Louis Devillers, bestuurder-directeur B-Cargo, ziet de realisatie van de Kanaaltunnel en van Dry Port Muizen als forse nieuwe stappen in de trend naar hoogwaardig maatgeknipt transport.



Louis Devillers (bestuurder-directeur B-Cargo): "Sommige klanten prefereren een Rolls Royce en andere een twee pk'tje. Het is onze taak en onze troef dat we aan beide wensen kunnen beantwoorden."

"De eerste letter van het woord toekomst is de K van kwaliteit. De verwezenlijking van de Kanaaltunnel moet je in dat kader bekijken. Zo'n ingenieus bouwwerk creëert mogelijkheden. Het is nu aan de transporteurs om op een creatieve manier ervan gebruik te maken."

In de stem van Louis Devillers klinkt enthousiasme. Hij is er rotsvast van overtuigd dat de Kanaaltunnel een joker aanreikt

voor het goederenvervoer over het spoor. Nochtans verschenen aanvankelijk berichten die allesbehalve mooie consequenties voorspiegelden voor de Belgische spoorwegen. De Kanaaltunnel zou immers niet alleen ro-ro-transport wegtrekken uit de Zeebrugse haven. België zou zelfs als transitland uit de boot vallen, nu de treinen via Frankrijk naar het zuiden en het zuidoosten kunnen. Repliceert Devillers: "Aan de geografie kan je niets veranderen. Dat vaste gegeven mag echter geen reden zijn om de armen te laten hangen. Samen met onze dochtermaatschappijen hebben we ons over de kansen en de nadelen gebogen. Het resultaat van die studies is nu al in een operationele entiteit gegoten: Dry Port Muizen. We kwamen immers tot de conclusie dat we de Kanaaltunnel moesten overlaten aan specialisten. Dat leidde naar de oprichting van Unilog." Die nieuwe maatschappij besloot op zijn beurt dat een hechte samenwerking met het Duitse hinterland cruciaal was. Legt Devillers uit: "Zo kwam de vaste antenne naar de hub van Duisburg tot stand. Het gevolg? We trekken nu niet enkel transport naar Duitsland aan, maar we kunnen ook vracht aantrekken uit oostelijker regio's en uit Scandinavië. Vroeger gingen die vrachten automatisch het schip op. Nu kunnen ze vlot ingescha-

keld worden in het spoornet en via het draaischijf-systeem snel naar de Kanaaltunnel geloodst worden. Ik durf dan ook gerust samenvatten dat Dry Port Muizen en de Kanaaltunnel een belangrijke meerwaarde creëren voor het spoortransport in het algemeen."

De bestuurder-directeur van B-Cargo schetst meteen ook de mogelijkheden van Dry Port Muizen als poort naar Zuid-Frankrijk, Spanje, Portugal en de Maghreb-landen. Hij keert terug op zijn uitgangspunt: "Dit alles moet uiteraard met een gegarandeerd kwaliteitslabel gebeuren. Daarom streven we de EurailCargo-waarborgen na op deze nieuwe trajecten."

"We zullen daarbij marktconform opereren, ook op prijsgebied," stipt Devillers nog aan. Dat betekent evenwel niet dat de spoormaatschappijen de markt verramsjen en braderen. "Winst en rentabiliteit blijven ons eerste doel," bevestigt hij. "Je koopt overigens geen Rolls Royce voor de prijs van een twee pk'tje. Op termijn zal de kwaliteit het sowieso halen. Het probleem is enkel dat het wegvervoer momenteel niet de infrastructuurkosten moet dragen zoals de spoorwegoperators. Bovendien is vervoer in het algemeen veel te goedkoop. Vanzelfsprekend blijven we erop aandringen dat er een eerlijk evenwicht tot stand gebracht wordt. Dat is een beleidskwestie. Dat betekent echter niet dat we enkel klagen en bij de pakken blijven zitten. Integendeel, je werkt met de gegevens die er zijn. Binnen die feitelijke bakens komt het erop aan om marktconform te opereren. Belangrijk is te weten wat de klant wil. Maatwerk blijkt noodzakelijk. We weten dat sommige klanten een Rolls Royce prefereren en andere een twee pk'tje. Het is onze taak en onze troef dat we aan beide wensen kunnen beantwoorden. Wie een confectiepakje wil, zullen wij onze uitgebreide collectie tonen en laten kiezen. Wie een maatpak aangemeten wil krijgen, zullen wij eveneens ten dienste zijn, met onze gespecialiseerde vaklieden. Uiteraard zal je bij de kleermaker wat meer betalen dan bij de grootgrutter. Maar het zal wel een competitieve prijs zijn. En een meer dan competitieve service."

Antenne naar het oosten

Op het oostpunt van de as Duisburg-Muizen-Londen ligt één van de grootste en modernste goederenterminals van Europa. Aan de monding van de Ruhr in de Rijn wachten enorme troeven.

De terminal in Duisburg is opgenomen in het omvangrijke net van de Duitse spoorwegmaatschappij. Als één van de hoofddraaischijven is hij rechtstreeks aangesloten op de trajecten van en naar Antwerpen, Zeebrugge en Rotterdam. Vrijwel tegelijkertijd met de Kanaalshuttle via Muizen werd er overigens een spoorpendel naar Rotterdam afgevlagd.

"Dry Port Muizen biedt ook voor Duisburg mooie troeven," vult Jos Van den Wyngaert aan, een Belg in het bestuur van Transfracht in Frankfurt am Main (een dochter van de Duitse spoorwegmaatschappij). Van den Wyngaert is er directeur van Transfracht Combi Maritime (TCM Europa) met hoofdzetel in Frankfurt am Main. "In Muizen kan nu alle trafiek van en naar zowel Antwerpen, Zeebrugge als Groot-Brittannië gebundeld wor-

den. Voeg daar nog de shuttle naar Marokko aan toe en je ziet een enorme waaier van bundelingseffecten openbloeien. Zulke bundelingen geven de mogelijkheid tot het aanleggen van pendeltreinen van punt tot punt. Precies zo'n verkeer is cruciaal voor de toekomst en de slagkracht van het goedertransport over het spoor. Daarvoor kan je immers een competitieve totaalprijs en snelle, gegarandeerde leveringstijden voorleggen. Ideaal is een shuttle-concept met een vast wagenpark tussen vaste punten."

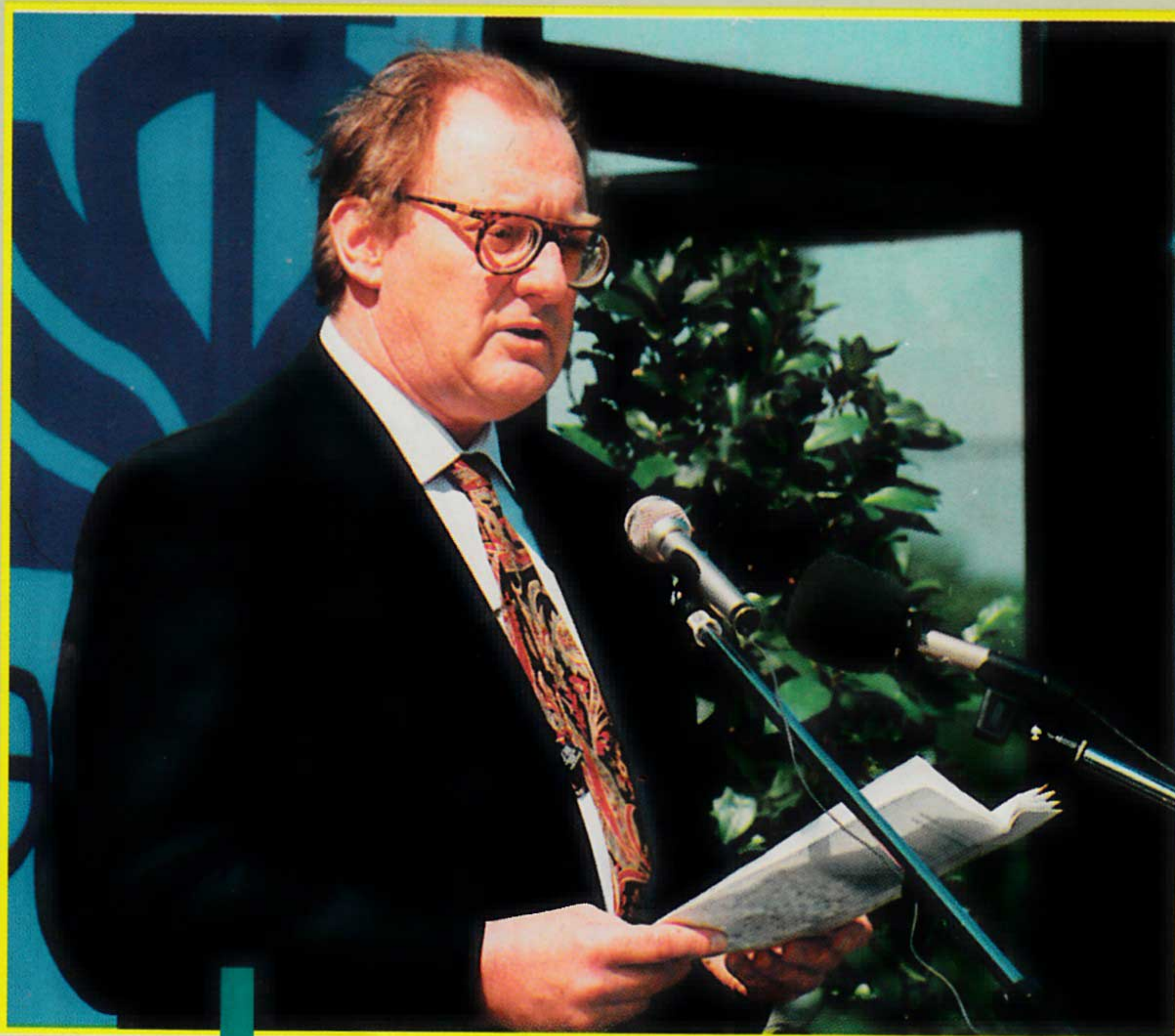
"Het concept lokt iedereen uit de eigen tuin," zo stipt Van den Wyngaert nog aan. "Vroeger beredderde ieder zijn eigen groenten. Nu zoeken we samenwerking, zowel over de grenzen heen als tussen de verschillende transportwijzen. De klantgerichtheid eist dat trouwens. Je moet bijvoorbeeld rekening houden met de aankomsttijden van de schepen. Je moet op elk gebied marktconform opereren. Waar de goederenstromen liggen, dààr moet je je op een pragmatische manier inschakelen."

Duisburg vormt een transportknooppunt en telt zusters in vitale handels- en industrieregio's als München, Frankfurt en Berlijn. De antenne reikt echter nog veel verder oostwaarts. In Moskou bezit Transfracht een eigen kantoor. Dat vormt een uitstekende antenne voor de Oosteuropese landen en de GOS-staten. "In samenwerking met Unilog geeft dat de mogelijkheid tot totaaleffecten," beklemtoont Van den Wyngaert. "Denk maar aan een pendel tussen Moskou en Manchester met Duisburg en Muizen als centrale draaischijven." Hij wijst erop dat er momenteel ook gesprekken lopen om een vaste trafiek op te zetten naar twee terminals in Oostenrijk. Draaischijven bieden een gelegenheid om nieuwe trafieken op stapel te zetten. "Neem nu een pendel Antwerpen-Nürnberg als voorbeeld," verduidelijkt Van den Wyngaert. "Tot er voldoende volume is om zo'n shuttle rendabel te laten rijden, kan je werken via een draaischijf als Duisburg. Eenmaal voldoende vracht, kan je een rechtstreekse lijn inleggen, eventueel direct vanop de kaai." Kortom, het concept creëert zelf trafieken.



Nu ook met droge voeten

Dry Port Muizen mag beschouwd worden als het geesteskind van Ferry-Boats. Voor de container-stevedoring-maatschappij met "natte" basis in de haven van Zeebrugge, betekent de nieuwe telg een "droge" diversificatie. Vat directeur-generaal Marc Dubois samen: "Unilog is ons antwoord op de opportuniteiten die de Kanaaltunnel schept. Muizen vormt tevens een uitstekende uitvalsbasis voor de trafiek naar Spanje en Marokko."



Marc Dubois (Ferry-Boats): "Unilog is ons krachtige antwoord op de opportuniteiten die geschapen worden door de Kanaaltunnel."

Al van bij zijn prille begin, inmiddels bijna 70 jaar geleden, bouwde Ferry-Boats een stevige reputatie op. De bakermat ligt bij de behandeling van de treinen op de ferryschepen tussen de Belgische en de Britse kust. Toen de "echte" ferry's verdwenen, had de onderneming haar nieuwe roeping al lang gevonden als moderne container-stevedoring-maatschappij.

Vanuit zijn basisactiviteit als maritieme stouwer werden een waaier aan aanverwante diensten op

het getouw gezet. Die bijkomende service wordt meestal uitgevoerd door één van de filialen of geassocieerde bedrijven. Zelf is de privé-onderneming NV Ferry-Boats een telg van de NMBS (die momenteel bijna 76 % van het kapitaal aanhoudt), CMB (13,44 %) en British Rail (5,32 %). Diverse aandeelhouders zorgen voor de overige 6 %.

"Voor een maritieme stouwer bekleedt Unilog een nieuwe functie," poneert Marc Dubois, directeur-generaal van Ferry-Boats en voorzitter van kersverse spruit Unilog. "Tot op heden bogen wij ons vooral over onze core-business als correspondent container-stouwerij. Daarnaast werkten we intensief met zusterfirma's zoals Interferry in Antwerpen, Renory Bressoux in Luik en Athus in het zuiden van Luxemburg. Vanuit die terminals worden onze trafieken verdeeld. Muizen zien we als een belangrijk deel van onze terminal in Zeebrugge, geïntegreerd in ons totaalpakket van diensten. Maar Muizen staat uiteraard ook op zich met zijn functie voor intermodaal continentaal vervoer en overslag spoor-weg, spoor-spoor en mogelijk ook weg-weg."

Dubois glundert bij de vooruitzichten. De marktstudie leverde een voorspoedige prognose op.

"Ook voor het Duitse spoorverkeer van en naar de Kanaaltunnel nemen we de centrale plaats in. De Belgische spoorwegen zullen de wagens zelfs gaan oppikken aan de Chunnel en doortrekken op Frans grondgebied. Muizen wordt echt een kruispuntstation zoals Duisburg en Metz."

"Onze troeven?" weerkaatst Dubois de vraag. "We werken vlug en efficiënt, ook tijdens het weekend. We bieden niet alleen het transport, maar organiseren desgevraagd een deur-tot-deur distributie. Dankzij het draaischijf-concept met vaste pendels kunnen we ook voor voordelige prijzen werken. Voeg daar nog onze verregeande dienstverlening aan toe. We hebben onze eigen mensen in Engeland en Marokko, die de vracht van zeer nabij volgen." Hij wijst tevens op een andere jonge Ferry-Boats-telg, ACE - Auto Care Europe. ACE organiseert autotransport via de Kanaaltunnel.

Een ticket voor de kanaaltunnel

Unilog organiseert de spoorshuttle voor intermodale laadkisten tussen Muizen en Willesden (Londen) via de Kanaaltunnel. Er is aansluiting van en naar Duisburg en Manchester.

Unilog is een kleindochter van de Belgische en Britse spoorwegmaatschappijen. De NMBS en British Rail participeren niet rechtstreeks in de operator. De 100 miljoen frank kapitaal werd ingebracht door de filialen Ferry-Boats (45 %), Interferry (10 %) en Railfreight Distribution (45 %). Ook de ervaren medewerkers bezitten doorgaans professionele wortels in één van deze drie maatschappijen. Ze hebben hun intrek genomen in het pas ingerichte administratief centrum van Dry Port Muizen.

Bij het brede publiek zal de naam Unilog waarschijnlijk nooit vooraan op de tong liggen. De NV profileert zich immers als neutrale partner in het transportgebeuren. "Wij sturen de containers en wissellaadkisten of swap body's over het traject Londen-Muizen via de Kanaaltunnel. Beide uiteinden verbinden we door met Manchester enerzijds en Duisburg anderzijds," verklaart Daniël Vanparijs, algemeen directeur van de gloednieuwe vennootschap. "We beperken onze taak tot het versturen. Een deur-tot-deur-pakket laten we over aan de expediteur of behandelaar. Onze klanten zullen dan ook niet meteen te zoeken zijn bij de grote verladers, maar bij de operators van containers en wissellaadbakken."

Met die strategie springt Unilog bewust niet op de tendens van de one-stop-shopping: bedrijven vertrouwen hun uitbestedingen steeds vaker toe aan één eindverantwoordelijke. Zo sparen ze ontzettend veel tijd, energie en kosten. Vroeger zochten ze zelf een stouwer, operator en nabehandelaar. Nu zoeken ze één partner die alle taken op zich neemt. "Die partner besteedt op zijn beurt de gespecialiseerde opdrachten uit. Eén van die schakels in de distributieketting vormen wij," zo motiveert commercieel directeur Tony Davis de duidelijke taakafbakening van Unilog.

De keuze als Kanaaltunnel-specialist bindt Unilog evenwel geen ooglappen aan. Verduidelijkt



Daniel Vanparijs en Tony Davis (Unilog): "Vooral de snelle, zogeheten transitgevoelige vrachten zullen voor de Kanaaltunnel kiezen."

Vanparijs, die 15 jaar lang op de Zeebrugse terminal van Ferry-Boats werkte: "Ook de andere producten die vanuit Muizen vertrekken, zullen wij promotioneel ondersteunen. Uiteraard denk ik op de eerste plaats aan het intermodaal verkeer dat van hieruit opgezet wordt naar Marokko met operatiemogelijkheden onderweg in Frankrijk en in zowel noordelijk als zuidelijk Spanje."

Tony Davis, die voordien voor British Rail aan de slag was en verrassend vlot de Belgische talen spreekt, verwacht alle toegestane soorten goederen in de containers, wissellaadbakken en tankcontainers. Meent hij: "Vooral de snelle, zogeheten transitgevoelige vrachten zullen via de Kanaaltunnel rijden. De eerste treinen tonen het amalgaam al aan. In de containers tref je allerhande aan, van voeding over staal tot high tech-producten."



Marokko ligt vlakbij

Het goederenverkeer tussen de Maghreb-landen en de Europese Unie kent een sterke groei. Een klokvaste spoorshuttle speelt daarop in. Europese spil: Dry Port Muizen. Commercialisering: de Marokkaans-Belgische vennootschap Carré. Label: TEFEM. Joker: mogelijkheid tot aan- en afhaken in Parijs, Irun en Cadiz.

Sedert begin juni pendelt een klokvaste trein voor intermodale vrachten tussen Muizen en Marokko. In een eerste fase rijdt er een wekelijkse shuttle met een capaciteit van 900 ton. Zeer binnenkort wordt deze uitgebreid tot 1.400 ton. Verdere mogelijkheden wenken als het traject doorgetrokken wordt naar andere Maghreb-landen.

Over de ontstaansgeschiedenis vernam u alles reeds in ons vorig nummer. Herhalen we enkel dat het commerciële label TEFEM, dat op de shuttle kleeft, staat voor "Train Express Fret Europe Maghreb". De commercialisering is in handen van Carré. Sinds begin april zijn de Carré-aandelen verdeeld tussen de Marokkaanse spoorwegmaatschappij ONCFM (39%), een diverse groep (22%) en een Belgische inbreng (39%). Bij de Belgen horen stouwer Ferry-Boats (25%), de NMBS (6%), expediteur-vervoerder Depaire (4%) en de zeebevrachter en Marokko-specialist MG Shipping (4%).

Ook in dit initiatief vinden we de dynamische hand van NV Ferry-Boats. Directeur-generaal Marc Dubois merkt op dat de spoorpendel naar

Tanger goedkoper uitvalt dan over de weg. Zelfs tegenover de zeeweg via de haven van Casablanca blijft de spoorprijs competitief. Voor het Marokkaanse binnenland valt het spoorticket duidelijk goedkoper uit dan om het even welk ander transportmiddel. Een team zorgt ter plaatse voor een permanente opvolging.

Het traject loopt over Parijs naar het Noord Spaanse Irun. De "Spaanse hindernis" (lees: andere spoorbreedte) wordt genomen via overslag. "Daarin hebben we al jaren ervaring. Dat gaat bijzonder vlug en vlot," stipt Dubois aan. "Dank zij onze trein naar Valencia hebben we uitstekende contacten gelegd met de Spaanse spoorwegen. Ik doe trouwens mijn hoed af voor de Spaanse spoorwegmaatschappij. Hun dienstverlening is subliem. Binnen Spanje garanderen ze overigens een Dag A-Dag B-levering."

De trein rijdt tot het Zuid Spaanse Cadiz. Tussen de twee havensteden Cadiz en Tanger vaart een vaste ro-ro-dienst voor swap body's en containers. In Marokko volgen vlotte verbindingen met alle belangrijke steden en industriegebieden. Dry Port Muizen? Een open venster op de wereld. Het is niet eens een overdrijving.

MUIZEN	IRUN	CADIZ
DAG A	DAG B	DAG C
15:05u	10:35u	21:05u

CADIZ	IRUN	MUIZEN
DAG A	DAG B	DAG C
15:30u	13:55u	15:32u

Technische steekkaart

In Dry Port Muizen wordt een volledige trein met containers en wissellaadbakken gelost en geladen in minder dan twee uur. De toegangswegen over spoor en weg garanderen bovendien een snelle afwikkeling van het integrale intermodale traject.

Als "droge terminal" moet Muizen het zonder belangrijke waterweg in de onmiddellijke buurt stellen. Dat verhindert niet dat het maritiem transport voor Dry Port Muizen een belangrijke rol speelt. Hier worden immers ook treinen samengesteld met vracht die onder meer uit de havens van Antwerpen en Zeebrugge stamt.

De vele uitwijkmogelijkheden en de brede terreinen bieden de nodige ruimte voor een even snelle als soepele bundeling. Vanzelfsprekend stoelt de inplanting in het industriële hart van België niet op een lukrake beslissing. Vanuit Mechelen lopen ook over de weg vlotte verbindingen met de (zeer) wijde omgeving. Zowel de E19 (Antwerpen-Brussel-Charleroi) als de E40 (Oostende-Brussel-Luik) zijn vlug bereikbaar vanuit de terminal. De "steenweg" Mechelen-Leuven, waarop de terminal uitgaat, is een open venster op de nabije E19. In zijn huidige vorm kan de terminal jaarlijks 75.000 containers en laadkisten behandelen. Er lopen twee sporen van elk 600 meter, waarop volledige bloktreinen ontvangen en geladen of gelost

kunnen worden. Momenteel heeft Dry Port Muizen een stockeringsruimte van drie hectare. In een later stadium wordt die opslagcapaciteit uitgebreid tot vijf hectare.

Twee mobiele hefkransen (van het type reach-stacker) voeren de laad- en losoperaties uit. Zij kunnen alle soorten laadkisten aan, net als containers van 20', 30' en 40'. In minder dan twee uur lossen en laden zij een volledige trein.

Naargelang van de evolutie van de trafiekvolumes kan de capaciteit mettertijd opgevoerd worden tot 140.000 eenheden per jaar. In dat geval zullen twee bijkomende sporen aangelegd worden. Zij zullen bediend worden door twee transtainers (op spoor gemonteerde kranen).

De klanten vinden er tevens een "container freight station" (CFS) met overdekte opslagruimte. In de "repairshop" worden containers en mobiele laadkisten hersteld. In de onmiddellijke omgeving huzen ook diverse firma's die hun gespecialiseerde diensten aanbieden op het logistieke domein (zoals expeditie, wegvervoer en het vervullen van douaneformaliteiten).

Aan de nieuwe terminal hangt een voorlopig prijskaartje van een kleine 130 miljoen frank. Daarvan werd 82 miljoen ingebracht door NV Ferry-Boats. De factuur kan echter nog aardig oplopen. Als alle uitbreidingen en modernisering verwezenlijkt worden, tikt de totale investering aan tot een half miljard frank.



De reach-stackers voeren de los- en laadoperaties vlug en feilloos uit.