

De FARMAN-Terminal: gecombineerd vervoer krijgt voet in Gentse haven

Gent heeft sedert deze maand (november 96) zijn eerste terminal voor intermodaal vervoer -containers en laadkisten. De terminal staat open voor de industrie en voor alle operatoren van geregeld of geïsoleerd vervoer. Dit eerste initiatief is het resultaat van een gemeenschappelijk streven van de gemeentelijke overheden en havenautoriteiten aan de ene kant en de NMBS en haar dochterbedrijf Interferry aan de andere.

De "Farman"-terminal, genoemd naar de weg die de terminal van het Noord-, Midden- en Zuidoek scheidt, is een openbare terminal. Hij wordt uitgebaat door Interferry dat kan bogen op 25 jaar ervaring in de sector. Dit dochterbedrijf van de NMBS verricht in de terminal alle diensten voor rekening van vervoersoperatoren. Die vinden er de nodige logistieke en commerciële mogelijkheden om een kwaliteitsaanbod te realiseren.

Op die manier verhoogt de NMBS-groep haar aandeel in de activiteiten van de Gentse zone. Zij toont ook haar vaste wil om een beleid te voeren van uitdrukkelijke aanwezigheid in de havens. Zij wil er partnerships aangaan niet alleen met de bedrijven in de haven zelf maar ook met de industrie in de nabijgelegen activiteitenzones.

Uitbreiding reeds gepland

Op dit ogenblik is de terminal nog vrij bescheiden. Tijdens de aanloopfase strekt hij zich uit over 2,9 ha en beschikt hij over 240 m spoor. Een *reachstacker* doet het laden en lossen. Het vormingsstation Gent-Zeehaven stelt de tractiemiddelen ter beschikking die nodig zijn om de bewegingen vlot te laten verlopen. Alles wordt in het werk gesteld om aan de eisen van klanten en vervoersoperatoren tegemoet te komen. Onder deze vorm kan de terminal om te beginnen 10.000 eenheden per jaar behandelen.

Maar er wordt reeds aan uitbreiding gedacht. Op termijn zal de terminal 4,7 ha beslaan en over een bundel van 4 sporen, elk 600 meter lang, beschikken. Dan komt er ook een polyvalente portaalkraan en kan de jaarlijkse capaciteit opgetrokken worden tot 50.000 eenheden.

Deze terminal is een "inland"-terminal. Dit betekent dat hij enkel ladingen voor het spoor- en wegvervoer behandelt. De aanleg van een maritieme terminal komt toe aan de havenautoriteiten. Die moet er logisch gezien komen in het kader van de vooropgestelde strategie. Vandaag is het nagenoeg allemaal "bulk"-vervoer. Dus moeten de havenactiviteiten worden ge diversifieerd. De opening van de terminal is een belangrijke stap in de goede richting.

De NMBS, Interferry en de stad Gent hebben voor de nieuwe terminal hun investeringsinspanningen gebundeld. De stad heeft het terrein aangelegd, Interferry zorgde voor een dienstgebouw en voor het laad- en losvoertuig. De NMBS levert in deze

eerste fase alle tractie nodig voor een snelle behandeling van de containers en laadkisten. Globaal was met de terminal tot nu toe een eerste investering van 15 miljoen frank gemoeid.

Tal van nieuwe mogelijkheden

Het initiatief opent voor de havenbedrijven en voor de industrie rond de Gentse havenzone en langs het kanaal Gent-Terneuzen tal van nieuwe mogelijkheden.

Er is nu intermodaal verkeer mogelijk vanuit Gent. Tal van industrieën in Zeeuws-Vlaanderen op de Belgisch-Nederlandse spoorlijn zijn erin geïnteresseerd. Zij staan open voor nieuwe soepele en efficiënte vervoerstechnieken en -aanbiedingen.

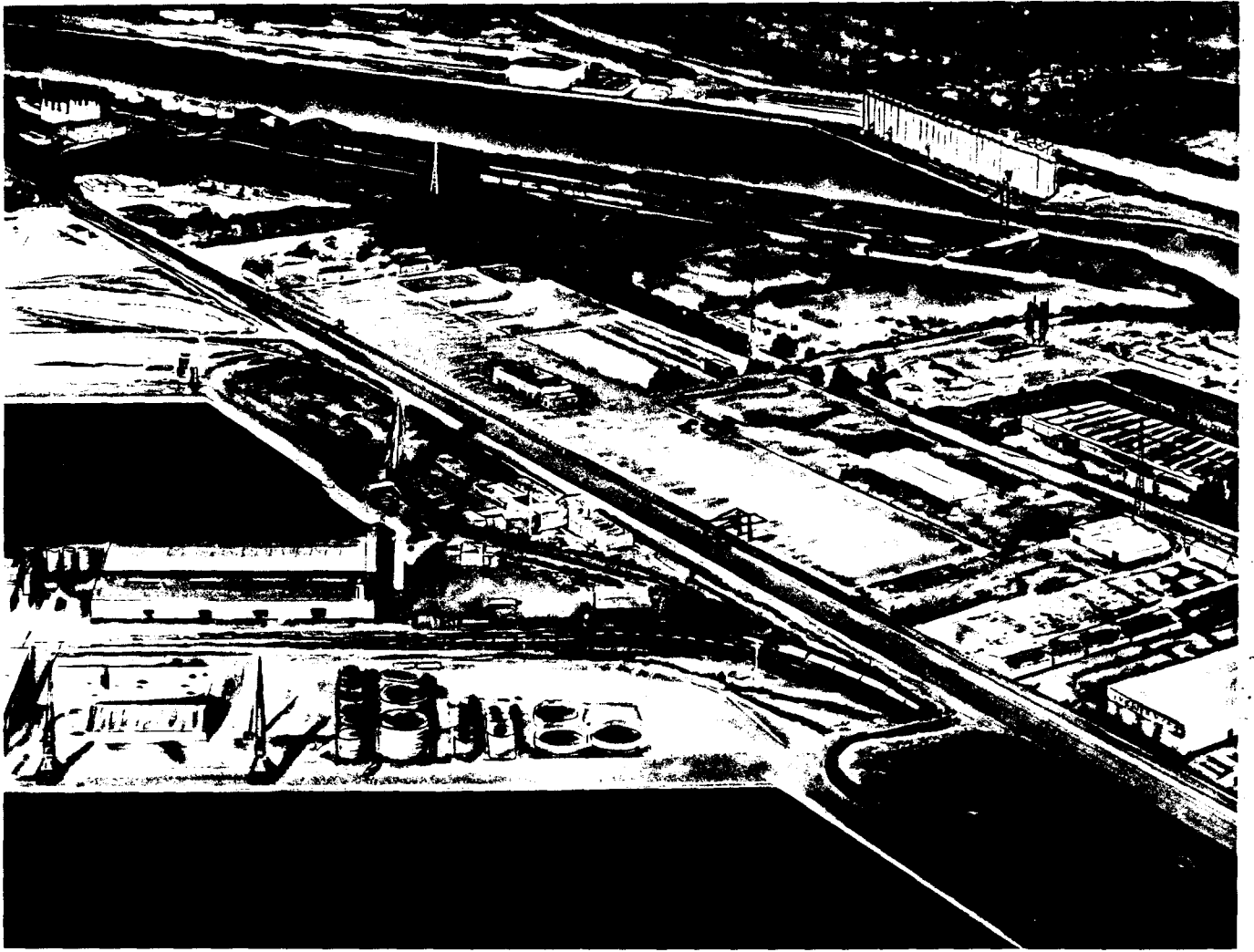
De Farman-terminal is een platform dat over land aan overzees vervoer een verlengstuk naar het zuiden aanreikt. Dit vervoer was tot op heden beperkt tot Gent.

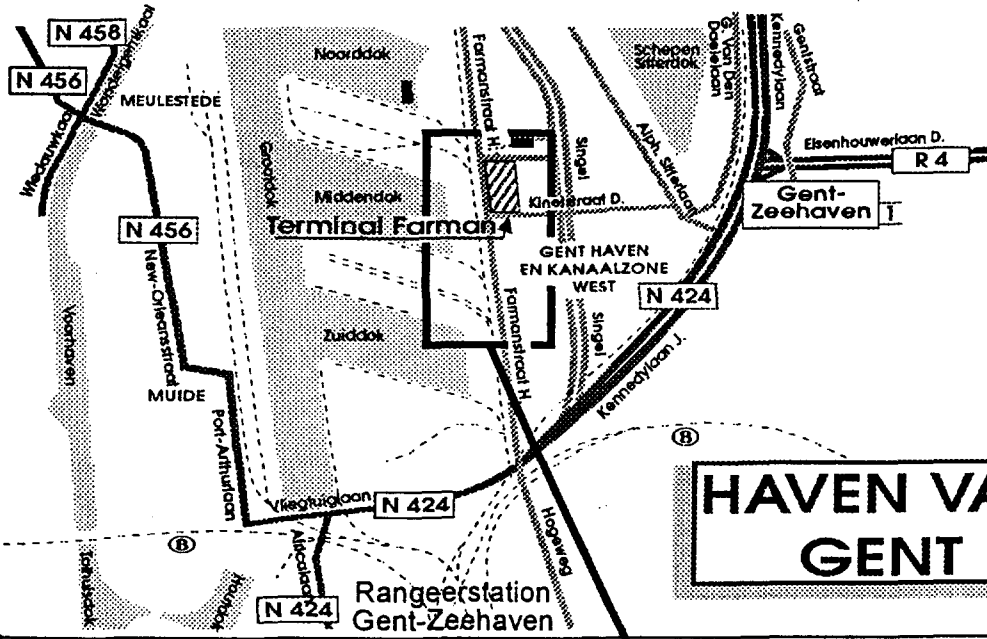
De opening van de nieuwe terminal maakt het mogelijk de goederendistributie in het Gentse te ontplooiën. Dit gebeurt met efficiënte vervoerstechnieken die tot op heden niet gebruikt werden.

Een grondige studie van de marktbehoeften leert dat in de toekomst de staalindustrie in de haven vaker een beroep zal doen op gecombineerd vervoer voor haar zendingen naar Italië. En de vervoerders tonen belangstelling voor een *landbridge* naar Antwerpen. Dit betekent een geregelde verbinding die aan een tweevoudig doel beantwoordt: zij zorgt voor een goede bediening tussen de havens onderling en ontlast de wegverkeersassen van en naar die havens.

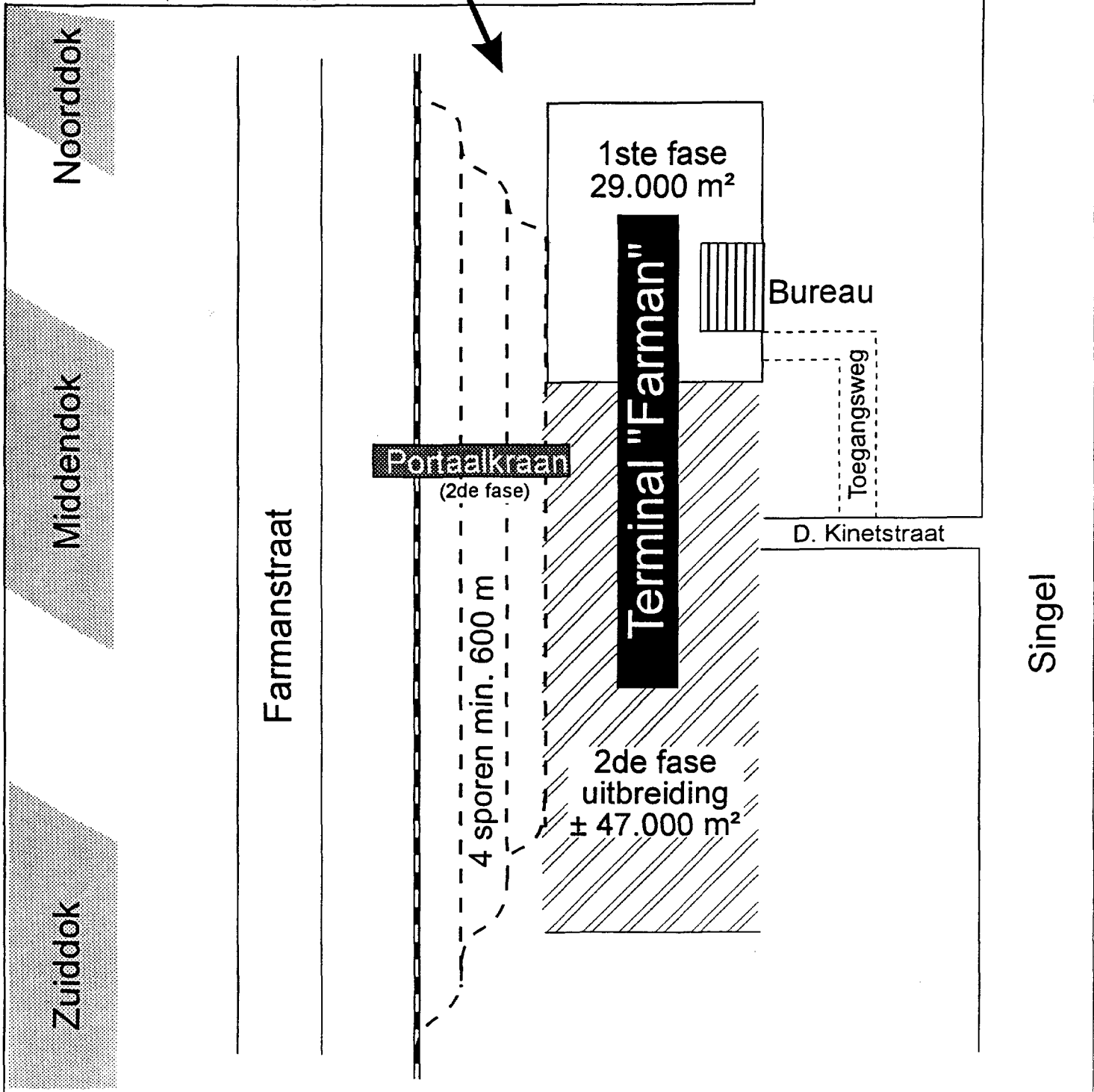
Operatoren en verzenders kijken ook uit naar andere nieuwe mogelijkheden die met de Farman-terminal binnen hun bereik komen: gesloten treinen of stellen naar een *hub* (zoals in het Cortax-systeem van TRW of het Quality Net van Intercontainer-Interfrigo), internationaal verspreid verkeer zoals EurailCargo, dat ook openstaat voor intermodale zendingen.







HAVEN VAN GENT



Mobiliteitscharter voor de promotie van het intermodaal vervoer in Gent

Met het oog op het bevorderen van de mobiliteit van het goederentransport, engageren de stad Gent en de NMBS en haar filiaal n.v. Interferry zich met dit charter om samen het intermodaal vervoer in de Gentse haven te ontwikkelen en te bevorderen.

De bereidheid om het intermodaal vervoer te bevorderen wordt geconcretiseerd door de opening van de "Farman"terminal in de haven van Gent. Vanaf november 1996 wordt deze publieke terminal uitgebaat door de n.v. Interferry, die zal instaan voor de behandeling van de zendingen en de samenstelling van de treinen in opdracht van de industrie en de verschillende operatoren op de Belgische en internationale vervoersmarkt.

De ondertekenaars van dit mobiliteitscharter beogen met de realisatie van dit project een nieuwe stap in de diversificatie van de activiteiten in de Gentse haven en bieden terzelfdertijd een milieubewust en kwalitatief hoogstaand alternatief voor de congestie van andere vervoersmodi.

Opgemaakt te Gent op 26 november 1996

Namens de Stad Gent,

Namens de NMBS en
n.v. Interferry,

Daniël Termont
Schepen van de Haven

Etienne Schoupe
Gedelegeerd Bestuurder en
Voorzitter n.v. Interferry