De Heer Michel DAERDEN

Minister van Vervoer

Toespraak

INHULDIGING VAN DE TERMINAL "DRY PORT MUIZEN"

10 mei 1996

Inhuldiging van de terminal "Dry Port Muizen"

10 mei 1996

Toespraak van de Heer Michel DAERDEN,
Minister van Vervoer

Geachte Collega,

Mijnheer de Voorzitter,

Mijnheer de Gedelegeerd Bestuurder,

Mijheer de Directeur,

Mejuffrouwen, Dames en Heren,

Tijdens de voorbije twee weken hebben wij te Brussel, Luik en Antwerpen de komst van de H.S.T. in ons land mogen verwelkomen.

Bij die gelegenheid heb ik gezegd dat wij met de komst van THALYS een nieuw tijdperk binnentreden, dat iedereen zou moeten toelaten, en niet alleen een elite, te genieten van de hogesnelheidstechnologie en België aldus te laten deel uitmaken van het spoorweg-Europa van morgen.

Enkele dagen daarvoor heb ik te Rome deelgenomen aan een Raad van de Europese Ministers van Vervoer.

Dit informeel beraad was voor Commissaris Neil KINNOCK de gelegenheid om, voor volgende zomer, de uitgave aan te kondigen van een witboek over de spoorwegen.

Als verlengstuk van de richtlijn 91/440 zal dit witboek de hoofdlijnen bevatten van de liberalisering van het spoor met in het bijzonder voorrang voor de sector van het goederenvervoer.

Deze mededeling heeft mij alleen maar gesterkt in mijn overtuiging, dat de ontwikkeling van deze sector en de belangrijkheid ervan, van kapitaal belang zijn in de strijd die de N.M.B.S. te voeren heeft voor de verovering van nieuwe marktsegmenten.

In deze context, denk ik, biedt het gecombineerd vervoer niet te verwaarlozen perspectieven.

Zich elkaar aanvullende vervoersvormen kaderen beslist in de nieuwe oriëntatie van de vervoerspolitiek. Inderdaad zijn ze van aard bij te dragen tot de ontwikkeling van de mobiliteit zonder daarom het milieu zwaar te belasten en de

mogelijkheid bieden de energiebronnen beter aan te wenden.

Afgezien van de prijs, zal de kwaliteit (snelheid, stiptheid, zorg, ...) van de door het gecombineerd vervoer aangeboden diensten, doorslaggevend zijn voor de klant.

Deze kwaliteit zal op een determinerende wijze moeten bewezen worden op de overslagplaatsen, in de terminals zoals wij er vandaag een inhuldigen.

Ik schat de belangrijkheid van deze inhuldiging dus op haar juiste waarde.

Hoge snelheid en gecombineerd vervoer zijn ongetwijfeld de beste troeven van de spoorweg om tegemoet te komen aan de evoluerende vereisten van een Europese vervoersmarkt.

Iedereen is er vandaag blijkbaar van overtuigd dat de H.S.T. een grote invloed zal hebben voor de heropleving van de economie en de werkgelegenheid, zowel via de investeringen als via de mobiliteit die hij zal doen ontstaan.

Zelfs indien in ons land, men de voordelen van het gecombineerd vervoer nu pas begint te leren kennen, ben ik ervan overtuigd dat dit soort vervoer morgen een belangrijke

rol zal spelen als ondersteuning van de economische en sociale ontwikkeling.

Als bewijs van deze stelling moet men maar zien wat er gebeurt in Noord-Amerika en in Azië, zonder het toenemend aandeel ervan in de activiteiten van Brucargo te vergeten.

Het in gebruik nemen van installaties zoals deze, kan alleen maar de aantrekkingskracht van het gecombineerd vervoer vergroten en de noodzakelijke promotie ervan mogelijk maken.

Daarom verheugt het me vandaag in Uw midden te zijn en U al mijn steun te kunnen betonen.

Ik dank U ten zeerste voor Uw aandacht.

Toespraak door de heer

Luc Van den Brande

minister-president
van de Vlaamse regering

Officiële ingebruikname
Uitbreiding
Dry Port Muizen

Ref. A14-A5/96/S/061

Mechelen - 10 mei 1996

Dames en heren,

Bijna twee jaar geleden had ik het genoegen hier het woord te mogen voeren ter gelegenheid van de ingebruikname van de containerterminal "Dry Port Muizen". Ik stipte toen onder meer aan dat deze terminal een ommekeer symboliseerde, namelijk een vernieuwde belangstelling van het bedrijfsleven voor de specifieke troeven van het spoorvervoer. Ik noemde het voor de NMBS en de gespecialiseerde transportondernemingen een uitdaging om aarzelende en voorzichtige bedrijfsverantwoordelijken over de meet te krijgen.

DPM heeft die uitdaging met succes aangegaan. Na amper twee jaar moet de uitrusting van de terminal reeds uitgebreid worden tot 4x 600 m. sporen en moet - naast de 3 "reachstackers" - een "transtainer" ingezet worden die 4 sporen van 650 m overspant. Door dit alles wordt de behandelingscapaciteit op 75.000 containers per

jaar gebracht.

De activiteiten die de operatoren in Muizen ontplooien, illustreren het groeiend belang van en de toenemende belangstelling voor het gecombineerd vervoer. De dagelijkse verbinding met het Verenigd Koninkrijk via de Chunnel, de "Ardennen shuttle", het hub-systeem dat dagelijkse verbindingen tot stand brengt naar tientallen Franse, en Zuid en Oost-Europese bestemmingen zijn even zoveel sprekende voorbeelden van geslaagde initiatieven.

De Spoorwegen en de gespecialiseerde bedrijven die daartoe de aanzet gaven verdienen dan ook een gemeende proficiat.

Maar dames en heren, µ

De strijd tegen het mobiliteitsprobleem is nog niet gewonnen, hij begint pas. Mobiel zijn is een

intrinsiek recht voor elke mens en elke onderneming. Dat is een onbetwistbaar gegeven, maar een ongebreideld en ongeordend gebruik van dat recht, werkt verstikkend.

We rijden onszelf - luister maar naar de verkeersberichten op de radio - meer en meer vast in het verkeer. Om het met een boutade te zeggen: "Hoe mobieler we willen zijn, hoe immobieler we worden".

Vandaag reeds ervaren we dat bepaalde wegen en knooppunten verzadigd en zelfs oververzadigd zijn. En de prognoses zijn allemaal onheilspellend. Al is de ene nog wat somberder dan de andere, toch staat vast dat de vervoersstromen tegen 2002 nog eens met 30 tot 40 procent zullen zijn toegenomen.

De complementariteit van de verschillende vervoermodi zal dan ook niet meer in betogen en

proefschriften moeten verdedigd worden, maar daadwerkelijk in de praktijk omgezet. Alle vervoermodi - spoorwegen, wegen, kanalen, pijpleidingen, zee- en luchthavens - hebben een eigen, specifiek antwoord op specifieke verplaatsingsbehoeften.

Het is de taak van de overheid zich een totaalbeeld van de mobiliteit te vormen en het kader te scheppen waar op een verantwoorde wijze vraag en aanbod met mekaar in overeenstemming kunnen geplaatst worden.

En daar schuilt nu, voor dit land, een groot probleem. De instrumenten om dat kader te scheppen zijn deels in handen van de Gewesten (wegen, waterwegen, haven,..). Belangrijke complementaire instrumenten (telecomverbindingen, spoorwegen,..) zijn totnogtoe, geheel of gedeeltelijk, een federale bevoegdheid gebleven.

Daar de Vlaamse overheid een belangrijke verantwoordelijkheid draagt voor het algemeen vervoerbeleid, kan het niet anders of ze moet zich uitspreken over aangelegenheden die nog tot het federale domein behoren. Een zeer actueel voorbeeld daarvan is het investeringsprogramma van de NMBS voor de periode 1996-2005.

Dit plan werd opgesteld door de NMBS en goedgekeurd door de federale regering. Nu kunnen ook de Gewesten hun adviezen geven. Hier zal duidelijk moeten worden hoe het vervoersbedrijf NMBS - een federaal overheidsbedrijf - zich concreet kan inschakelen in een gewestelijk vervoerbeleid.

Voor de verdere ontwikkeling van onze Vlaamse zeehavens zijn forse investeringen in strategische spoorweginfrastructuur uiteraard van primordiaal belang. Maar er moet ook aandacht zijn voor de onderlinge afstemming van deze strikt economi-

sche investeringen en andere aspecten van ons globaal mobiliteitsplan.

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid kijkt verder dan de grenzen van Vlaanderen en moet dat ook doen. Vlaanderen moet in het investeringsprogramma van de NMBS ook kunnen terugvinden dat de stations aan onze grenzen geen eindstations zijn, maar schakels in grensoverschrijdende infrastructuren.

De "IJzeren Rijn" waarover op dit ogenblik met Europese steun een studie wordt uitgevoerd, is een van de transeuropese netwerken die in het Witboek van Delors werden vermeld. Het ontbreken ervan in het investeringsprogramma NMBS is een leemte die moet worden weggewerkt.

De IJzeren Rijn is immers een onmisbare schakel in een Vlaams-Europees mobiliteitsplan. De IJzeren Rijn is als geen andere geschikt voor gecom-

bineerd vervoer. En ik denk dan uiteraard aan een IJzeren Rijn die Antwerpen zijn rechtstreekse verbinding met de Ruhr en Oost-Europa geeft en die DPM een bijkomende schakel in haar Europees netwerk biedt.

Laten we echter, dames en heren, met beide voeten op de grond blijven. Over oplossingen voor het immense mobiliteitsprobleem kunnen we dromen. Zolang echter niet elk transportmiddel de reële infrastructuurkost moet verrekenen, zal het economisch belang van de klanten-verzenders gebieden het voor hen goedkoopste transport te kiezen.

De inzet en het gedurfde initiatief van NMBS, Ferry Boats en andere operatoren hier in Muizen tonen aan dat er alternatieven zijn voor te zware vrachtwagens over te lange afstanden. De overstap naar gecombineerd vervoer moet aangemoedigd worden. Het is echter een feit dat die

overstap moeilijk te zetten is.

In de aanloopperiode moet het vertrouwen van de klanten gewonnen worden en zullen de nieuwe relaties nog niet dadelijk een economisch rendement halen. Moet dan geen vergelijk gezocht worden tussen maatschappelijk voordeel en economische opbrengst?

Dergelijke vormen van goederenvervoer kunnen door Europa als een openbare dienstverlening erkend worden. Dit is noodzakelijk om de onvermijdelijke aankoopverliezen te kunnen compenseren.

Dames en heren,

Deze uitbreiding van DPM, zo kort na het opstarten ervan, toont de levenskracht aan van het spoor en bewijst dat er inderdaad middelen zijn om de steeds toenemende mobiliteit te beheer-

sen.

Het is dan wel nodig dat alle betrokken partijen, spoorwegen, verzenders en overheden de handen in elkaar slaan. Tot al diegenen die DPM gemaakt hebben tot wat het vandaag is, kan ik alleen maar - zeer oprecht - zeggen: dank u en proficiat.

B-media

nmbs pers & public relations 85 frankrijkstraat 1060 brussel telefoon 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Dry Port Muizen : een goederenstation met grote toekomst

Muizen is nu reeds een zwaartepunt in het gecombineerd vervoer in België en Europa. Op een normale werkdag behandelt het spoorwegbedrijf er 23 treinen bij aankomst en 27 bij vertrek. De "inland terminal" (ook wel "droge terminal" genoemd omdat hij niet in een haven ligt) van Muizen speelt een centrale rol in het intermodale vervoer tussen de Benelux, Frankrijk, Spanje en Italië. In het knooppunt is aansluiting mogelijk naar Duisburg. De Dry Port vormt eveneens het knooppunt voor het binnenlandse gecombineerd vervoer van B-Cargo. Er zijn vlotte verbindingen met de terminals van Antwerpen, Athus, Bressoux en Zeebrugge.

De Dry Port Muizen werd echter in de eerste plaats gecreëerd als de Belgische poort voor intermodaal transport door de Kanaaltunnel. Dagelijks rijden shuttletreinen tussen Muizen en Willesden bij Londen. Er is tevens een rechtstreekse aansluiting naar Manchester enerzijds en naar Duisburg in het hart van het Ruhr-gebied anderzijds.

De cijfers van Dry Port Muizen zijn uitstekend: 2000 tot 2500 verhandelde units per maand, of meer dan 20.000 in 1995. Het aantal behandelde spoorwagens bij aankomst was 6.079 voor 161.000 ton, bij vertrek 6.650 wagens met in totaal 199.000 ton.

Nieuwe infrastructuur ...

Gezien het succes van de jonge terminal heeft de NMBS besloten te investeren in de toekomst. De terminal werd uitgebreid van twee naar vier sporen met een nuttige lengte van 600 meter. Omdat hij langs beide kanten direct op het hoofdspoor aangesloten is, zijn er talrijke nieuwe mogelijkheden. Een directe aansluiting op het hoofdspoor is een sterke troef. De wagens kunnen langs de ene kant de terminal binnenrijden en hem langs de andere opnieuw verlaten. Dat is niet evident, omdat de meeste terminals slechts langs één zijde een toegang tot de hoofdader hebben.

... met meer mogelijkheden

Momenteel is er enkel overslag van spoor op weg en vice versa. Maar na de uitbreiding zijn ook spoor/spoor-combinaties mogelijk. Zo kunnen containers of wissellaadbakken uitgewisseld worden zonder rangering. Het vervoer naar het Verenigd Koninkrijk, bijvoorbeeld, zal zo nog efficiënter verlopen. Het vervoer naar het Verenigd Koninkrijk vereist immers een speciaal type wagens met een kleinere omvang. Met spoor/spoor-overslag kunnen deze wagens uitsluitend op de relatie via het Kanaal ingezet worden. Dat brengt besparingen met zich mee.

Uniek aan Dry Port Muizen is de samenwerking met alle mogelijke trein- en organisatiesystemen van gecombineerd vervoer in binnen- en buitenland. Als gevolg daarvan zijn alle denkbare combinaties mogelijk. Uitbater ***Ferry-Boats*** heeft geïnvesteerd in een **transtainer** om de spoor/spoor-overslag vlot te laten verlopen. Een transtainer is een soort mobiele brug boven de sporen die containers van ofwel het parkeerterrein, ofwel de vrachtwagen, ofwel een andere spoorwagen op de trein zet.

B-media
nmbs pers & public relations 85 frankrijkstraat 1060 brussel telefoon 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Voor deze investering kon de Dry Port Muizen rekenen op de steun van de EG in het kader van het PACT-programma van de DG VII. Muizen is sinds zijn opstart in '94 inderdaad actief gesteund geweest door de EG in het kader van de "axe atlantique" waarin Muizen samen met de terminals van Bordeaux en Irun/Hendaye als speerpunten fungeren op deze as die verdergaat tot Madrid en Algeciras/Cadiz.

De transtainer en de verdubbeling van het aantal terminalsporen van 600 meter die volledige bloktreinen kunnen ontvangen, moeten toelaten om de behandelingscapaciteit meer dan te verdubbelen. De totale behandelingscapaciteit van de terminal is nu opgetrokken naar 75.000 intermodale eenheden per jaar.

Uitvalsbasis voor de Noord-Europese havens

De Belgische havens, ingeschakeld in het maritieme containertrafiek, worden vandaag bediend via het Port Container Network (P.C.N.) dagelijks verbonden met de drie binnenlandse spoorterminals, Muizen, Luik en Athus. Voortaan wordt die PCN in Muizen ook gekoppeld aan de verbindingen met Rotterdam, Rijsel en Duisburg. Op die manier kan Muizen haar titel van draaischijf tussen de Noord-Europese havens en het ganse Europese vasteland alle eer aandoen. Mede door de aanwinst van de portaalkraan kan de Dry Port Muizen inderdaad een toontje hóger zingen en haar ambities opdrijven.

North European Network (N.E.N.)

Het North European Network is een netwerk voor gecombineerd transport dat speciaal werd uitgedokterd in functie van het transport van containers op korte afstanden tussen de havens van de Benelux en de belangrijkste terminals. Dit netwerk biedt betrouwbare dagelijkse verbindingen tussen Antwerpen, Zeebrugge en Rotterdam aan de ene kant en Athus, Rijsel, Bressoux, Duisburg aan de andere kant.

Het doel van het NEN is van Muizen de schakel te maken van zowel het nationale als de internationale netwerken, voornamelijk dan op het vlak van het gecombineerd vervoer. De Dry Port Muizen kan inderdaad het zwaartepunt worden waardoor zowel de Noord-Zuid-havenas als de Oost-West-as richting Duits grondgebied lopen. Muizen wordt aldus het knooppunt tussen de Noordzeehavens en hun hinterland.

Vanuit het knooppunt Muizen zullen volgende diensten in de Noord-Zuid-richting operationeel zijn:

- Combi 24: CNC
- Quality Net: Intercontainer
- Cortax: TRW/UIRR
- UNILOG.

Voor het uitbouwen van de NEN zal de bestaande Ardennen Shuttle worden uitgebreid. Aan deze trein, die drie maal per week rijdt tussen Rotterdam , Muizen en Athus, zal een antenne Muizen/Rijsel (Lille Terminal CNC) worden toegevoegd.
De andere as heeft tot doel een verbinding tussen de terminals van Rijsel en Duisburg tot stand te brengen met het oog op de aansluiting op de Transfracht- en Kombiverkehr-as.

B-media

nmbs pers & public relations 85 frankrijkstraat 1060 brussel telefoon 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Minimum vijf dagelijkse shuttle-treinen zullen de verschillende terminals en de havens verbinden en elkaar kruisen in Muizen. De spoor/spoor-overslag zal daar 's nachts worden georganiseerd, evenals het vormen van de treinen van andere operatoren. Voor elk punt is een vertrek in de late namiddag/vroege avond gepland en een aankomst 's nachts of ten laatste om 6 uur 's morgens.

Via de NEN en met de troeven van Muizen wordt een aantrekkelijk spooraanbod geboden voor zowel het maritieme als het continentale intermodaal vervoer en kan het spoor haar deelname in de organisatie van de mobiliteit van morgen veilig stellen.