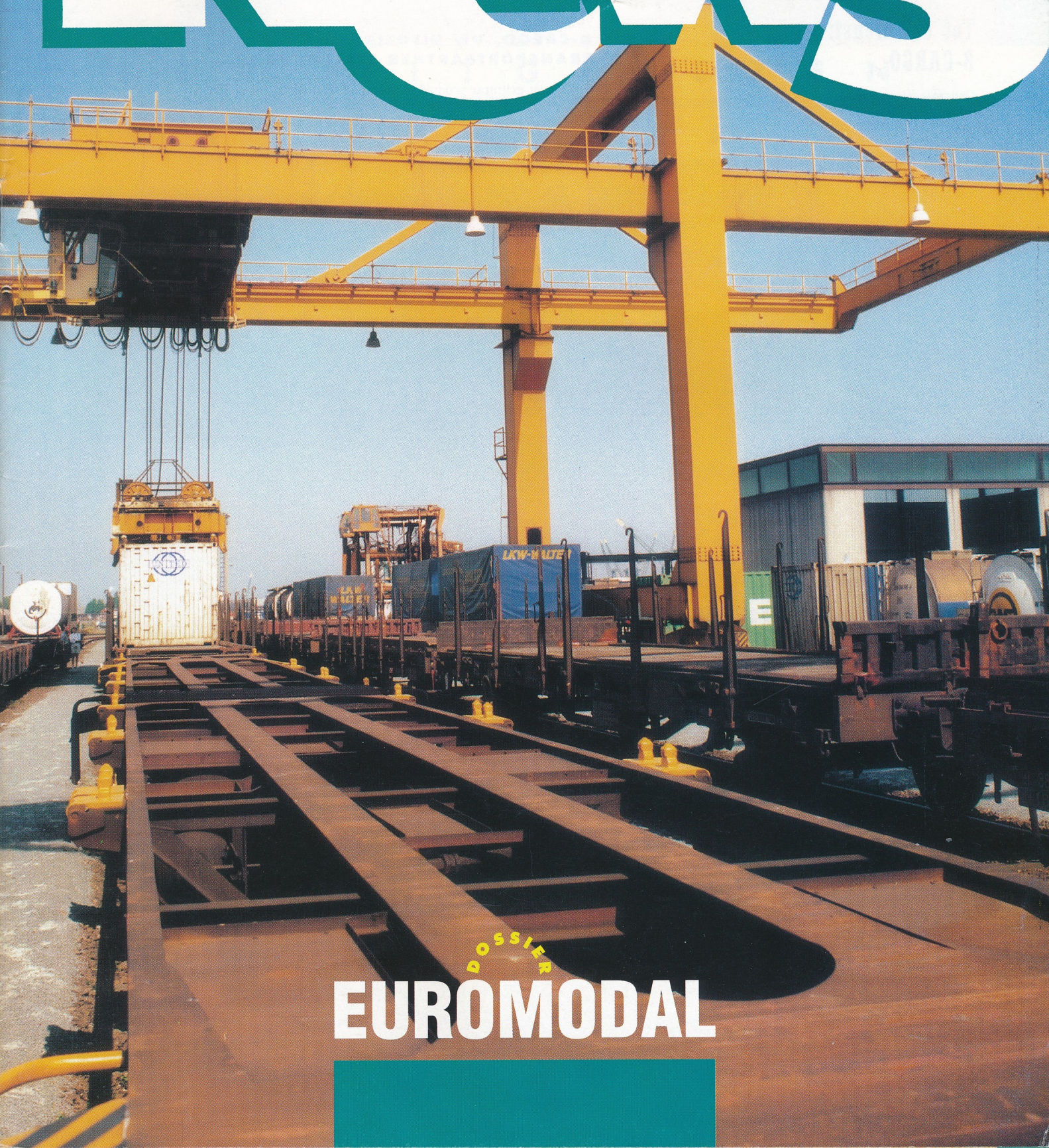
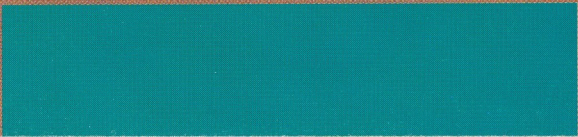


News



DOSSIER

EUROMODAL



INHOUD

Tot uw dienst: B-CARGO

Centrale diensten

1000 BRUSSEL
Ravensteinstraat 60 bus 24
Tel. 02/525 46 62
Fax 02/525 46 25

In de districten

1000 BRUSSEL
Adolphe Maxlaan 142
Tel. 02/219 00 40
Fax 02/224 66 06

2000 ANTWERPEN
Century Center 7^e verdieping
De Keyserlei, 58-60 b19
Tel. 03/233 02 68
Telex 31 814
Fax. 03/231 06 58

3500 HASSELT
Stationsplein 4
Tel. 011/22 32 65
Fax 011/22 29 50

4000 LUIK
Boulevard de la Sauvenière 87
Tel. 041/23 17 13 - 23 63 13
Telex 42 655
Fax 041/21 26 44

5000 NAMEN
Rue Borgnet 7
Tel. 081/25 23 63
Fax 081/25 23 64

6000 CHARLEROI
Quai de la Gare du Sud 1
Tel. 071/60 23 60 - 60 23 87
Telex 51 599
Fax 071/60 23 92

6700 AARLEN
Avenue de la Gare 61
Tel. 063/22 41 15
Fax 063/22 41 15

7000 BERGEN
Square Franklin Roosevelt 14
Tel. 065/32 23 65
Fax 065/32 23 04

8000 BRUGGE
Stationsplein 2
Tel. 050/38 81 64
Fax 050/38 18 80

8500 KORTRIJK
Stationsplein 7
Tel. 056/22 00 49
Fax 056/22 96 89

9000 GENT
Koningin Maria Hendrikaplein 2
Tel. 091/22 71 00 - 41 23 60
Fax 091/41 23 67

B-CARGO, UW UITGELEZEN TRANSPORTPARTNER STELT U VOOR...

- 5** ... op maat geknipte producten voor gediversifieerde behoeften.
- 11** ... materieel dat volledig aangepast is aan het produkt.
- 13** ... soepelheid en planning voor zeer specifieke behoeften vanaf het einde van de produktieketen.
- 14** ... kwaliteit, de belangrijkste doelstelling op een veeleisende markt.

EUROMODAL 92: PERSPECTIEVEN IN EUROPA...

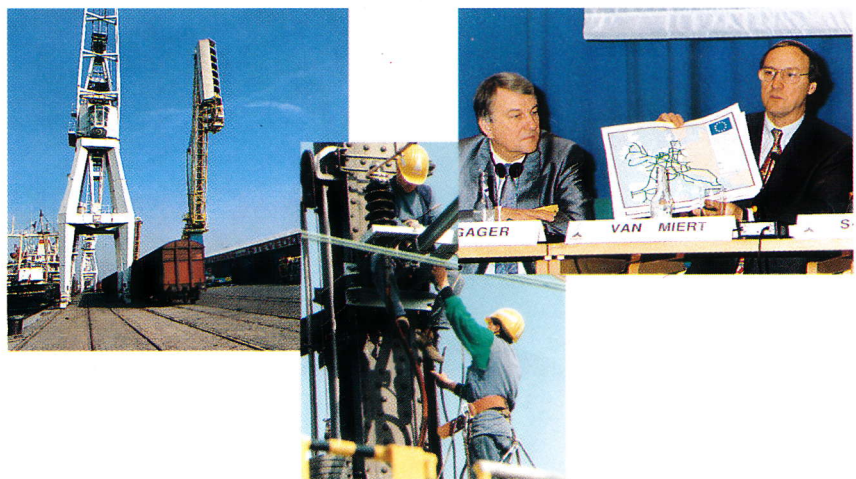
- 17** ...op de drempel van de Europese eenheidsmarkt.
- 20** België pleit in de ESG voor een coherente vervoerpolitiek.
- 22** De EEG maakt werk van een masterplan voor het gecombineerd vervoer en bepaalt de middelen om het te concretiseren.
- 23** De oostbloklanden: groei mogelijkheden naast de deur.
- 24** Spoor/wegvervoer: binnenkort een realiteit in Groot-Brittannië.
- 25** Nuchter optimisme: de spoorwegondernemingen vertrouwen op de toekomst van het intermodaal verkeer.

WAGONSHOW 92

- 26** VTG en B-Cargo exposeren kwaliteit en veiligheid.

EURAILSPEED 92

- 28** Morgen komt de HST...
- 30** ... ook geknipt voor extrasnel goederenverkeer.



D O S S I E R

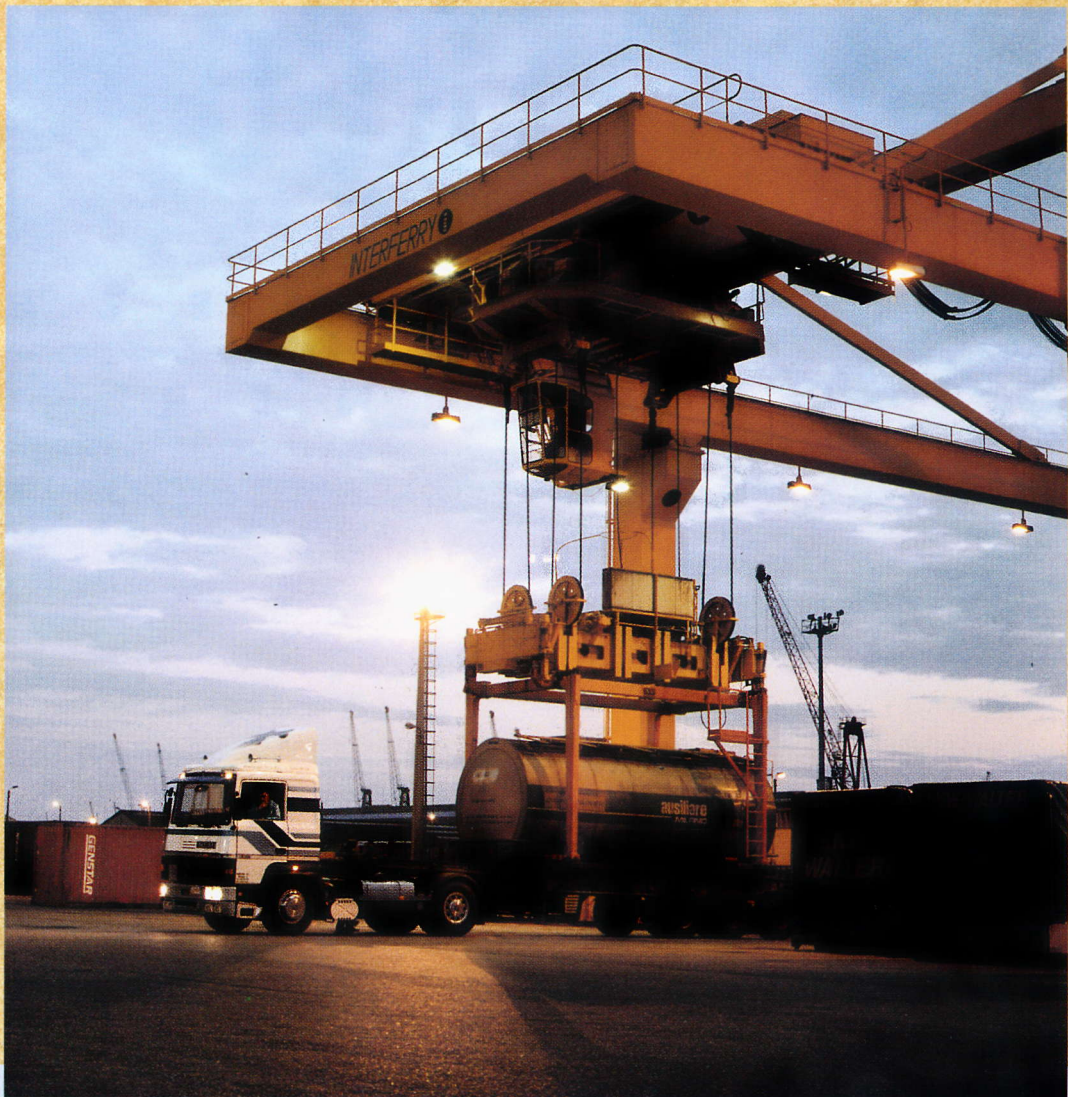
B-CARGO

E E N U I T G E L E Z E N

P A R T N E R



**Een sector in volle
ontwikkeling:
intermodal
beantwoordt aan de
noden van de weg en
het spoor**



**Trein en auto: geen
vijandschap, wel een
vlot partnership**



B-CARGO een uitgelezen partner

De transportbehoeften stijgen van dag tot dag. Alles wijst erop dat het belang van het spoorverkeer voor het goederenvervoer zal toenemen. Die trend heeft twee hoofdoorzaken. Verkeerstechnische en ecologische argumenten leiden tot een herwaardering van de trein. Het spoorwegbedrijf, waarvan B-CARGO deel uitmaakt, draagt zelf zijn steentje bij door een vernieuwd dynamisme en een immer groeiende aandacht voor kwaliteit en klantgerichtheid. Dit dossier geeft een overzicht van alles wat B-CARGO u te bieden heeft.

Produkten

Produkten voor elk wat wils



In grote trekken bestaat het aanbod van B-CARGO uit drie soorten producten: gesloten of volledige treinen, gespreid vervoer en intermodaal of gecombineerd vervoer. Wij stellen de verschillende formules beknopt voor.

Gesloten treinen

De spoortechniek is in de eerste plaats geschikt of rendabel (zowel vanuit het standpunt van de verlader als van B-CARGO) voor het vervoer van grote volumes of zware ladingen. Vrachten tot 1.500

ton vaste en vloeibare bulkgoederen, 300 auto's, enkele honderden stalen balken of grote hoeveelheden afgewerkte of half-afgewerkte goederen met hetzelfde vertrek- en eindpunt. Vanaf zendingen van ongeveer 800 ton leggen we voor dit type trafiek nationaal en internationaal gesloten treinen in, op maat van de klant. In functie van de bestemmingen en de aard van de goederen, bepalen de opdrachtgever en B-CARGO het meest rationele vervoerplan. Nationaal, in de vorm van een rit van punt A naar punt B, is dit opzet vrij eenvoudig. Voor grensoverschrijdende vervoeren zijn de zaken iets ingewikkelder, doch vlot te organiseren. Hier komt het er op aan rekening te houden met de mogelijkheden van de andere spoorwegnetten die zullen gebruikt worden.

Just-in-time

De gesloten trein heeft het voordeel dat hij kan ingepast worden in de produktielijnen van de verlader en van de geadresseerde. De vervoertermijnen zijn exact bepaald in het vervoerplan. Daardoor maakt de trein integraal deel uit van de produktieketen. Hij is perfect in staat just-in-time te leveren of vracht op te halen. De autoassemblagebedrijven bijvoorbeeld vervoeren om die reden zowel binnenkomende onderdelen als vertrekkende afgewerkte produkten per trein. ➤





**Goed georganiseerd, met
aangepaste behandelingsmid-
delen: grote en kleine massa's
vinden hun (spoor)weg**





Verladers van bulkprodukten die over geïntegreerde installaties beschikken, zijn in staat puike staaltjes lossen en laden te laten zien. Het laden van een spoorwagen van 55 of 60 ton, neemt amper enkele seconden in beslag. Een volledige trein van om en bij de 1.200 ton staat klaar op slechts één uur tijd. Sommige firma's installeerden een transportband voor rechtstreekse overslag van schip naar trein en omgekeerd. Hoeft het gezegd dat dit de efficiëntie van de operaties fel verbetert?

In principe is een vervoerprogramma vast, maar de regelmaat kan eventueel versoepeld worden. Zo zijn er, na overleg en indien voldoende tractiematerieel kan vrijgemaakt worden, facultatieve treinen mogelijk.

Een klassiek voorbeeld van regelmatig vervoer met volledige treinen is het suikertransport vanuit een Belgische raffinaderij naar de haven. In het seizoen doet de trein per 24 uur een volledige omloop. Hij wordt 's voormiddags beladen in de raffinaderij, komt 's namiddags aan op de terminal, wordt gelost en vertrekt 's nachts terug naar het beginpunt om een nieuwe vracht van 1.200 ton te laden.

De kolentransporten met treinen van zowat 1.200 ton netto vanuit de haven naar de elektriciteitscentrales of de cokesfabrieken en de ertstreinen naar de staalfabrieken horen eveneens thuis in deze lijst.

Facultatieve treinen

Niet alles is regelmaat, dus rijden er ook niet-geprogrammeerde of "facultatieve" gesloten treinen. Een schip brengt bij voorbeeld een lading van 5.000 ton koper voor Frankrijk aan. De expediteur doet een beroep op B-CARGO voor het transport te land. Hij heeft vooraf afspraken gemaakt. Van zodra het

schip in Vlissingen gesignaleerd wordt en er zekerheid bestaat over de aankomst, verwittigt de expediteur B-CARGO, die volgens plan in actie schiet. Inmiddels was al uitgemaakt hoe de verschillende treinen om de 5.000 ton op hun eindbestemming te krijgen, best worden samengesteld in het voordeel van de opdrachtgever. In samenspraak met de SNCF visten we tevens uit welk uurschema kan worden gevolgd en hoeveel treinen per dag kunnen vertrekken.

In de meeste gevallen kan gebruik gemaakt worden van bestaande dienstregelingen voor facultatieve treinen. Is de aankomst van het schip en de belading van de trein niet te voorzien, dan leggen we een speciale trein in, waarvoor de dienstregeling pas na lading wordt opgesteld.

Voor vervoer van grote hoeveelheden is de gesloten trein dus het vervoermiddel bij uitstek. Omwille van marktontwikkelingen groeit echter het relatief belang van de kleinere zendingen. Dit "gespreid" vervoer, waarbij de zendingen onvoldoende groot zijn om er exclusief tractiemiddelen voor in te zetten, vergt een toenemende aandacht.

Gespreid conventioneel vervoer

Wij willen in deze erg concurrentiële markt groeien door de klant snel en betrouwbaar vervoer aan te bieden. De speerpunten van deze aanpak zijn de zogenoemde EurailCargo-treinen. EurailCargo is een vervoerconcept dat betrouwbaarheid (gewaarborgd tijdstip van levering, iedere dag op hetzelfde uur), regelmaat (vertrek elke werk- ➤

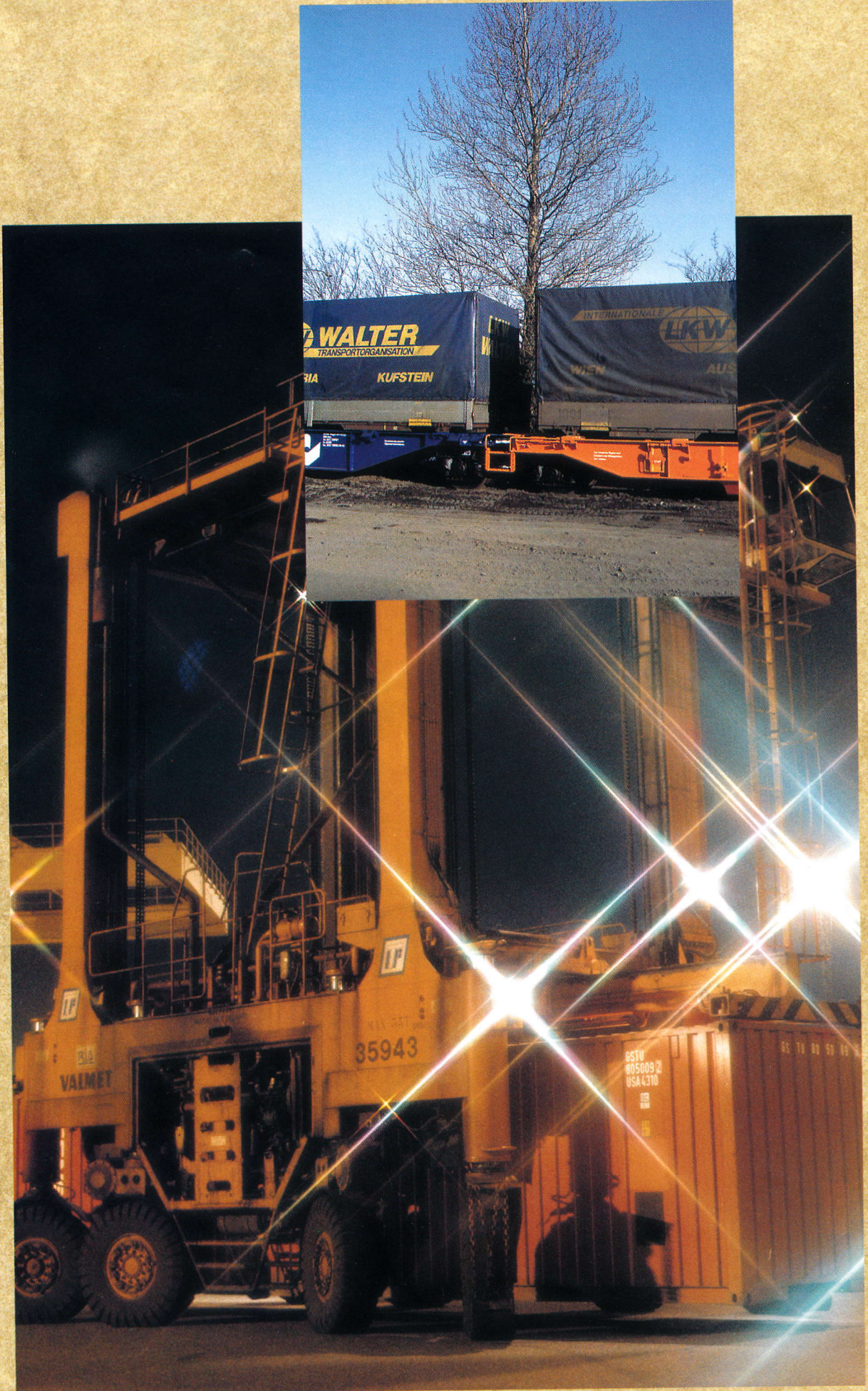
Elektronica RailEasy

De elektronica deed haar intrede in de begeleiding, de logistieke ondersteuning, van het spoorvervoer. B-CARGO gebruikt een telematicasysteem met de naam RailEasy om de wagens te lokaliseren. Het bouwt verder op het internationale netwerk HERMES, dat gegevens uitwisselt tussen de spoorwegbedrijven.

Mits gebruik van een persoonlijke code kan de klant in verbinding treden met de centrale RailEasy-computer. Deze houdt voortdurend in reële tijd de bewegingen van alle wagens bij. Waar bevindt de spoorwagen zich? Is hij de grens al over? Vertrek en aankomst in een buitenlands station kunnen rechtstreeks worden doorgeseind. Deze gegevens zijn toegankelijk via een "vraag-antwoord"-procedure of via de keuze "spontane berichten". In dit geval informeert RailEasy spontaan de klant zonder dat hijzelf het initiatief moet nemen.

RailEasy helpt bij het efficiënte beheer van activiteiten en wagenpark. De gedeeltelijke uitschakeling van "papier communicatie" drijft de produktiviteit op voor opdrachtgever en vervoerder. ■

"Dozen" en "kisten"
kiezen de trein op
grotere afstanden,
een vrachtwagen haalt
ze af voor het
aansluitende traject





dag) en snelheid (geen rangeringen onderweg en geen stilstand aan de grenzen) concretiseert.

Slechts de verbindingen die aan de meest strikte eisen voldoen, mogen het kwaliteitsmerk EurailCargo voeren. De zendingen die in de EurailCargo-verbindingen lopen, worden centraal gevolgd. Om van de treinen gebruik te maken volstaat een korte vermelding in de vrachtbrief. Het EurailCargo-contract vermeldt de dag van aankomst en het uiterste afleveringsuur. Dat is niet onbelangrijk voor just-in-time programma's.

In alle windrichtingen

Momenteel bestaan er vier verbindingen, als het ware in alle windrichtingen. De Interdelta legt de rechtstreekse link met Zuidoost-Frankrijk. Op het einde van de namiddag van dag A worden de zendingen bij de verlader opgehaald, om in de voormiddag van dag C bij de geadresseerde te worden afgeleverd. Steeds volgens dezelfde dienstregeling vertrekt Interdelta elke werkdag (maandag tot vrijdag), ook in de vakantieperiodes, richting Frankrijk. Vanuit de andere richting keert hij van dinsdag tot vrijdag terug naar België.

De Norlink verbindt volgens dezelfde principes België met Scandinavië, vijf keer per week. De transporttijd tussen verlader en geadresseerde bedraagt hoogstens twee dagen (Denemarken), drie dagen (Zuid- en Centraal-Zweden en de streek rond Oslo in Noorwegen) of vier dagen (de rest van Zweden en Noorwegen). Deze rechtstreekse trein pikt zowel conventioneel als intermodaal vervoer op. De Scaldo zorgt voor een directe verbinding in ten hoogste 48 uur met de oostelijke helft van Oostenrijk. De Cargo Bayern ten-

slotte rijdt op vier zones in Zuid-Duitsland (Rhein-Neckar-Saar, Stuttgart, München en Franken). Ook de Cargo Bayern doet er maximaal 48 uur over om zijn eindbestemming te bereiken. Dat levert een tijdwinst van 24 uur op in vergelijking met de oude reistijden.

Wij ontwikkelen een nieuwe EurailCargo-verbinding naar Zuidwest-Frankrijk. Ook Italië zal met deze formule bereikbaar worden door aanpassing en verlenging van de Porta d'Italia-express.

Gecombineerd vervoer

Het gecombineerd of intermodaal vervoer is een belangrijk groeiterrein. Het koppelt de sterke punten van het wegvervoer aan die van het spoor.

Het concept is eenvoudig. Ladingen worden in containers of laadkisten naar een speciaal uitgeruste terminal gebracht door vrachtwagens. Vandaar worden ze op treinen geplaatst die snel en op lange afstand over de hoofdassen vervoeren. In de terminal van bestemming neemt de vrachtwagen over om het eindvervoer te verzorgen.

Het intermodaal vervoer groeide de jongste jaren gemiddeld met 10 tot 15 procent in het containerverkeer en met 25 tot 30 procent in de ferroutrage of het spoor/wegverkeer. Een aantal staten en de Europese Commissie stimuleren het als een economisch verantwoord alternatief voor de gevallen waarin het wegverkeer ecologisch te belastend is. Mede daarom en omwille van de verzadiging van het wegennet voorspellen deskundigen dat het gecombineerd vervoer tegen het jaar 2010 kan verdriedubbelen. De Europese economische integratie in

Elektronische vrachtbrief

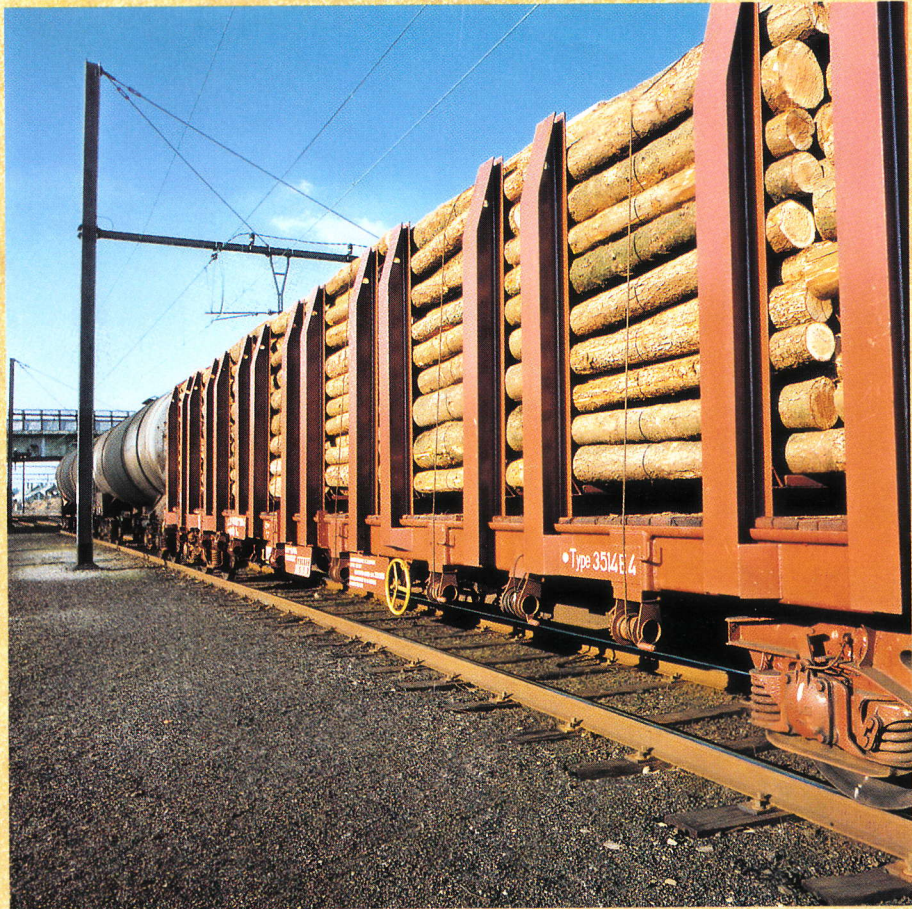
De elektronische vrachtbrief zal in de nabije toekomst nationale en internationale vrachtbrieven vervangen voor alle soorten transport. Men mag gerust spreken over een revolutie in de begeleiding van het vrachtvervoer. De elektronische vrachtbrief zal de uitwisseling van gegevens tussen de opdrachtgever en de vervoerder sterk vereenvoudigen. Door de verlichting van de administratie komt meer tijd vrij voor klantenbegeleiding en kwalitatieve uitbouw van op maat gesneden vervoerprogramma's. ■

West en Oost en de groei die deze met zich meebrengt zijn niet vreemd aan deze vooruitzichten.

Over het gehele land beschikken we over 12 terminals voor gecombineerd vervoer. Rechtstreekse treinen verbinden bepaalde terminals met de voornaamste economische zones. Wij werken aan de verbetering van de grote verkeersassen, de aansluiting van weg op spoor in de terminals en capaciteitsverhoging om de verwachte toename op te vangen.

De ladingen worden vervoerd in drie-assige opleggers, ISO-containers, laadkisten in klassieke, tank- of tremeluitvoering enz. In deze sector werkt B-CARGO nauw samen met andere bedrijven (particulier of met NMBS-participatie) voor gecombineerd vervoer. ■

Geknipt voor hele boomstammen of goed afgesloten voor een ideale bescherming: wagens op maat van elk goed



In constante beweging

De NMBS stemt haar wagenpark af op de marktbehoeften en op de noden van de klanten. Dat doet ze door rationalisatie, ombouw van bestaande types en aankoop van nieuw materieel.

Het vrachtvervoer gebeurt met Belgische netwagens en zogenaamde P-wagens. De P-wagens worden ter beschikking gesteld door private verhuurders. Daarnaast ontvangt de NMBS traditioneel grote aantallen wagens van andere spoorwegnetten, die in sommige gevallen ook een terugvracht kunnen meenemen naar het land van herkomst. De NMBS gebruikt ongeveer 27.000 eigen wagens van de meest verscheiden types. Op tien jaar tijd slankte het wagenpark af met ruim 30 procent. Daar staat echter tegenover dat de gemiddelde nuttige last over dezelfde periode steeg van 35 tot 42,5 ton. Modernisering en betere organisatie leidden bovendien tot efficiëntere benutting.

Wagentypes

In totaal biedt de NMBS ongeveer 30 wagentypes aan. De meest courante wagens behoren tot de volgende hoofdcategorieën:

* E-wagens doen dienst voor het vervoer van schroot, steenkool, enz. en worden geladen en gelost met behulp van kranen.

* F-wagens zijn open wagens voor bulkgoederen zoals erts, steenkool, cokes, grind, enz. Zij hebben een handbediend of halfautomatisch lossysteem.

* H-wagens zijn gesloten wagens met schuifdeuren, vooral geschikt voor gepalettiseerde goederen.

* K- en R-wagens zijn platte wagens met rongen en verklapbare kop- en zijschotten. Zij vervoeren onder meer lange staalprodukten, pakken hout, machines, voertuigen, enz.

* S-wagens zijn speciale platte

wagens, die afhankelijk van de uitvoering gebruikt worden voor containervervoer, bommen, rollen plaatstaal.

* T-wagens beschermen de goederen tegen de weersomstandigheden. Het dak gaat open voor het lossen en het laden. Er worden pakken plaatstaal, of in andere versies, kalk en meststoffen op geladen.

Het gamma omvat twee-assige en vier-assige wagens, sommige met een draagvermogen van 22,5 ton per as (regime D). Een moderne vier-assige wagen kan bijvoorbeeld een nuttige last van 65 ton torsen.

De NMBS-lijnen zijn uitgerust voor deze lasten. Het is de bedoeling dat de toegelaten last per as ook in Europees verband stelselmatig wordt opgetrokken tot 22,5 ton (en later tot 25 ton).

Ombouwen volgens behoefte

Geregeld bouwen we bestaande wagentypes om opdat ze zouden beantwoorden aan de markteisen

en afgestemd blijven op wijzigingen in de behandelingstechnieken. Een modernisering van nog degelijk materieel, die geen al te ingrijpende veranderingen vergt, levert evenwaardige resultaten op als nieuwbouw, maar dan wel tegen een fractie van de kost.

Ze laat ook specialisering volgens behoefte toe. Voorstellen voor verbetering van het gebruikscomfort worden ernstig onderzocht. Veranderingen worden eveneens gesuggereerd door de B-CARGO marketingmensen die trends ontdekken. Of door het Centraal Verdeelbureau van de NMBS, wanneer dit aanhoudende tekorten aan bepaalde types vaststelt. Als het eigen wagenpark niet volstaat om onverwachte opdrachten uit te voeren of om aan een plots gestegen vraag te voldoen, huurt de NMBS wagens. Omgekeerd verhuurt het spoorwegbedrijf even goed materieel aan klanten die een speciale toepassing op het oog hebben. ■

Tarieven

De marktprijs als leidraad

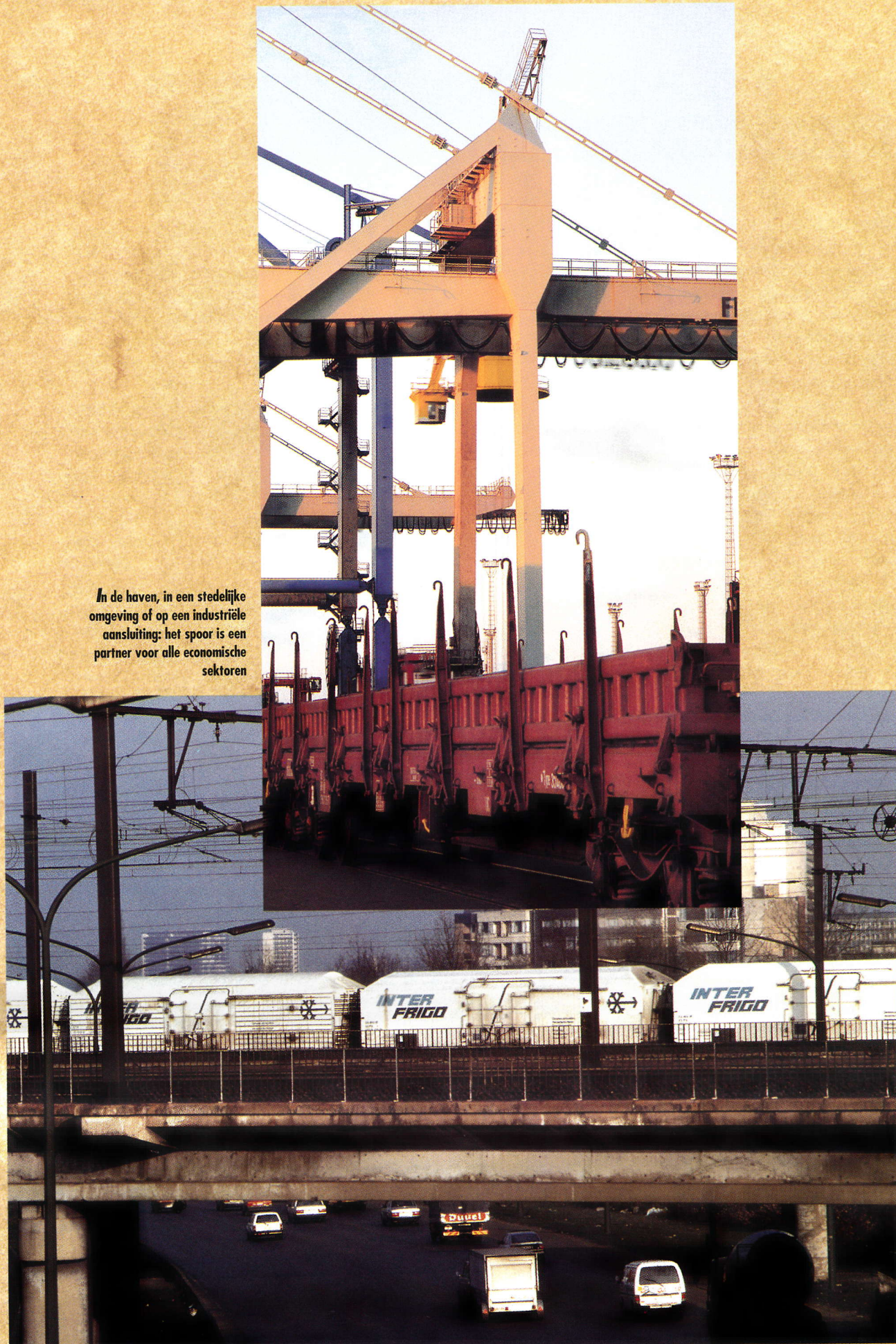
B-CARGO is een bedrijf binnen de NMBS met een commerciële opdracht in het domein van het vrachtvervoer. Daarom levert de onderneming een degelijk vervoerprodukt tegen een marktprijs die een normale bedrijfswinst moet opbrengen.

De prijzen voor het binnenlands vervoer worden opgesteld op basis van de marktomstandigheden, binnen de mogelijkheden van de kostprijs. Na de prijsaanvraag ontvangt de klant snel de vrachtprijs die van toepassing is op het soort vervoer

dat hij vraagt. Bij akkoord schrijft B-CARGO een bijzondere overeenkomst uit.

Voor overeenkomsten in internationaal vervoer overlegt B-CARGO snel over een offerte met andere betrokken spoorbedrijven. B-CARGO sloot met de meeste Europese spoorwegondernemingen overeenkomsten over de prijzen en de administratieve en financiële afhandeling van het vervoer. Een direct internationaal tariefsysteem biedt prijzen van vertrek tot aankomst en doet dienst als basisinstrument. ■

In de haven, in een stedelijke omgeving of op een industriële aansluiting: het spoor is een partner voor alle economische sectoren



Soepele planning

Een gevaarte van 1.800 ton bruto sleep je niet weg zonder goede organisatie. Zonder planning kan een trein ook naar Milaan, maar dan is hij waarschijnlijk wel een week onderweg. Met goede voorbereiding doet hij er minder dan 48 of zelfs slechts 36 uur over. Het vervoer kan slechts gesmeerd lopen door een bestendige samenwerking tussen de klant, de Dienst Transport van de NMBS, B-CARGO en het station.

De Dienst Transport onderzoekt hoe, waar en wanneer de beladen wagens worden ontvangen en wanneer de vervoerdocumenten beschikbaar zijn. Transport doktert in samenspraak met alle betrokkenen een vervoerplan uit op maat van de klant. Het station staat in voor de goede afwikkeling (aan- en afvoer van de wagens, documenten). Na de overname van een treinstel volgt een nazicht om uit te maken of het volledig veilig kan rijden en of het desgevallend in regel is met de reglementering op het vervoer van gevaarlijke goederen. Tenslotte wordt de tractie voorzien. ■

Multifunctionele vervoercentra

B-CARGO onderzoekt de oprichting van multifunctionele vervoercentra. Dit zijn platforms waar wij aansluitend op het spoorvervoer logistieke prestaties aanbieden. De dienstverlening zal bestaan uit overslag van spoorwagons op vrachtwagens of omgekeerd, opslag, voorraadbeheer, eindvervoer per vrachtwagen, enz. Met dit concept richt B-CARGO zich tot bedrijven zonder spoor-aansluiting. ■

Vinger aan de pols

De B-CARGO verkopers staan ten dienste van bestaande en potentiële klanten. Zij stellen een prijsophaalplan op en zetten samen met de Dienst Transport van de NMBS een vervoerplan op poten.

De verkoopteams bereiden nieuwe transporten voor en doen de nazorg van de lopende. Zo waken ze over het goede verloop en brengen ze eventueel verbeteringen aan in overleg met de klant. ■

Centrale diensten

1000 BRUSSEL
Ravensteinstraat 60 bus 24
Tel. 02/525 46 62
Fax 02/525 46 25

In de districten

1000 BRUSSEL
Adolphe Maxlaan 142
Tel. 02/219 00 40
Fax 02/224 66 06

2000 ANTWERPEN
Century Center 7^e verdieping
De Keyserlei, 58-60 b19
Tel. 03/233 02 68
Telex 31 814
Fax 03/231 06 58

3500 HASSELT
Stationsplein 4
Tel. 011/22 32 65
Fax 011/22 29 50

4000 LUIK
Boulevard de la Sauvenière 87
Tel. 041/23 17 13 - 23 63 13
Telex 42 655
Fax 041/21 26 44

5000 NAMEN
Rue Borgnet 7
Tel. 081/25 23 63
Fax 081/25 23 64

6000 CHARLEROI
Quai de la Gare du Sud 1
Tel. 071/60 23 60 - 60 23 87
Telex 51 599
Fax 071/60 23 92

6700 AARLEN
Avenue de la Gare 61
Tel. 063/22 41 15
Fax 063/22 41 15

7000 BERGEN
Square Franklin Roosevelt 14
Tel. 065/32 23 65
Fax 065/32 23 04

8000 BRUGGE
Stationsplein 2
Tel. 050/38 81 64
Fax 050/38 18 80

8500 KORTRIJK
Stationsplein 7
Tel. 056/22 00 49
Fax 056/22 96 89

9000 GENT
Koningin Maria Hendrikaplein 2
Tel. 091/22 71 00 - 41 23 60
Fax 091/41 23 67



Kwaliteit verstevigt marktpositie

De versteviging van haar marktpositie door middel van flexibel kwaliteitsvervoer is de beste dienst die B-CARGO de ondernemingen kan verlenen.

Alles wijst erop dat het belang van de spoorweg in het goederenvervoer zal stijgen. Het wegtransport heeft af te rekenen met beperkingen. Naast de milieulast, nemen de capaciteitsproblemen snel toe. Tegelijkertijd groeien de behoeften wegens de Europese integratie en het openbreken van Oost-Europa. Om die uitdaging met goed gevolg te beantwoorden, neemt de NMBS voortdurend initiatieven op het vlak van commercialisering, organisatie en uitrusting.

Gevarieerd vervoerpotentieel

Waar de spoorwegtechnologie de beste prestaties levert, streven wij naar een nog sterkere positie. Dat is het geval voor het transport van goederen met gesloten treinen en voor het vervoer op lange afstand. In de andere sectoren, het gespreid verkeer en het intermodaal vervoer, speurt het spoorwegbedrijf onophoudelijk naar verbeteringen. De normen inzake snelheid, betrouwbaarheid en soepelheid worden constant verhoogd. EurailCargo bewees zijn deugdelijkheid en fungeert als voorbeeld voor de andere grote internationale verbindingen.

Aangepast instrumentarium

Het onderdeel vrachtvervoer van het Plan Star 21 past in de ruimere Europese versteviging van het spoorverkeer. Tussen 1991 en 2000 wordt daarvoor in ons land alleen 37 miljard frank uitgetrokken. De grote basisassen, die de hoofdlijnen voor reizigersverkeer in de mate

van het mogelijke uit de weg gaan, rusten we uit voor een snelheid van 120 km/u en een aslast van 22,5 ton (later 25 ton). Waar nodig zullen we de capaciteit verhogen. Snel vervoer, betere rotatie van het materieel en meer vervoer met minder wagens door een betere verhouding laadvermogen/eigen gewicht, leiden tot efficiënter gebruik van de middelen. In de havens, de industriegebieden, de terminals, de rangeerstations en de internationale knooppunten moderniseren we de infrastructuur en maken we haar nog doeltreffender.

Het rollend materieel nemen we eveneens onder handen. We hadden het eerder in dit dossier al over de vernieuwing van de spoorwagens. Daaraan dienen nog de vervanging van de oudere rangeerlocomotieven (in 1997) en de bestelling van platte wagens voor gecombineerd vervoer en van 200 spoorwagens voor autovervoer als prioriteiten te worden toegevoegd. B-CARGO wapent zich in een nieuwe commerciële en industriële geest voor de behandeling van meer en beter vervoer. Meteen verhoogt de stijgende rendabiliteit van het spoorvervoer de kansen van alle andere investeerders in handel, dienstverlening en productie. ■

DOSSIER

Euromodal 92

Op 12 en 13 maart greep in Kopenhagen het tweede congres Euro-modal over het gecombineerd vervoer in Europa plaats. B-Cargo News was erbij en brengt u, net zoals twee jaar geleden ter gelegenheid van het eerste Euromodalcongres te Brussel, een uitgebreid verslag. Op de volgende bladzijden besteden we ruime aandacht aan de inbreng van de Belgische deelnemers, met onder meer de persconferentie van Etienne Schouppe (voorzitter van de Europese Spoorwegengemeenschap, ESG, en gedelegeerd bestuurder van de NMBS), Antoine Martens (bestuurder-directeur Transport NMBS) en Louis Devillers (bestuurder-directeur B-Cargo).

Tijdens de openingszitting noteerden we enkele opmerkelijke uitspraken van Europees commissaris Karel Van Miert. Verder leest u nog een verslag van de discussies in de werkgroepen "Gecombineerd vervoer op de drempel van de Europese eenheidsmarkt", "Gecombineerd vervoer in Oost- en Centraal-Europa" en "De Kanaaltunnel". We ronden dit dossier af met de besluiten die tijdens de slotzitting werden getrokken.



**Transport zonder grenzen en
soepele middelen: dat is de
multimodale ketting**



Op de drempel van de eenheidsmarkt



Twee jaar na de publicatie van het rapport AT Kearney over de mogelijkheden van en de vereisten voor het intermodale vrachtvervoer (zie Spoornieuws 1/90), werd in Kopenhagen de balans gemaakt van de voorbije periode. Meer dan tijdens de vorige editie werd nu gezocht naar oplossingen voor praktische en politieke knelpunten. De sfeer was er een stuk nuchterder, maar tegelijkertijd ook vastberadener.

Overwoog in 1990 tijdens het congres te Brussel het optimisme ten aanzien van de groeikansen, dan hoorden we in de Deense hoofdstad meer kritische geluiden bij de deelnemers. Men begrijpe ons niet verkeerd: alle aanwezigen bevestigden hun overtuiging dat het intermodaal vervoer een rationeel middel is om de nijpende Europese verkeersproblemen te helpen oplossen. Verscheidene factoren remmen echter de optimale ontwikkeling van het gecombineerd vervoer. Deze werden tijdens Euromodal '92 aan onderzoek onderworpen en voorzien van suggesties om de hinderpalen op te ruimen.

Te bescheiden vooruitgang

Max Lehmann, voorzitter van de Commerciële Commissie Goederen van de Internationale Spoorwegunie (UIC), wond er bij de aanvang van het congres geen doekjes om: "Ondanks een verheugende groei de jongste jaren, blijft het marktaandeel van het gecombineerd vervoer relatief gering. Het haalt een Europees gemiddelde van 4 tot 5 pro-

cent. Toch bereikt het vandaag reeds een marktaandeel van ongeveer 70 procent op sommige goed uitgebouwde verbindingen, zoals de Zwitserse Alpentransitassen."

Lehmann verstopte niet dat het combiverkeer tot nog toe vaak een verliespost is voor de spoorwegbedrijven (zie ook artikel Een Dupont voor de prijs van een Bic). De kostendekking is nog te beperkt. "Dat is des te meer een probleem omdat de nagestreefde ontwikkeling enorme investeringen in de infrastructuur, bij voorbeeld terminals, en in rollend materieel vergt", aldus Lehmann. Afbetalingen, renten en afschrijvingen kunnen in de huidige omstandigheden dus niet uit de opbrengst van het gecombineerd vervoer zelf worden gefinancierd. Daarom moet de uitbouw van deze vervoerswijze financieel ondersteund worden door het algemene verkeersbeleid. "Het verheugt ons dat nu ook de EG de tekenen des tijds erkent en bereid lijkt te zijn haar verantwoordelijkheid ook op dit terrein op te nemen", zegde Lehmann.

De vooruitgang van het gecombineerd vervoer sinds de "Verklaring van Brussel" in 1990 werd volgens de spreker gehinderd door de kort daarna ontstane controverse tussen de spoorwegbedrijven en de Algemene Directie IV van de Europese Commissie.

Het conflict draaide rond de stelling dat de bij het gecombineerd vervoer betrokken ondernemingen niet in overeenstemming handelden met de regels van de vrije concurrentie. "Dit bracht een groot gedeelte van onze trouwe klanten in verwarring. Samen met de economische conjunctuurverzwakking, was deze situatie er de oorzaak van dat de groei van het intermodaal vervoer bescheidener



bleef dan verwacht", wist Max Lehmann.

Nieuwe rolverdeling

Inmiddels is de storm echter geluwd. Er kwam weer ruimte voor een nieuwe rolverdeling en eerlijke samenwerking tussen de verschillende partners. De concrete opdrachten voor de zeer nabije toekomst, zijn volgens Lehmann:

- het op poten zetten van een netwerk van snelle shuttle-treinen met vaste samenstelling die zonder rangering buiten de terminals pendelen tussen de belangrijkste Europese economische centra;
- het zonder verwijl aanvatten van grote investeringen, vooral in de infrastructuur maar ook in transportmaterieel om de verkeerstoename op te vangen;
- het opdrijven van de rendabiliteit van het gecombineerd vervoer door produktiviteitsverhoging en kostenbeheersing. Vooral dit laatste is een uitdaging voor de spoorwegbedrijven.



De trein is zeer milieuvriendelijk en brengt weinig externe kosten teweeg

Eerlijke kostenberekening

"Het is evenwel de vraag of rationalisering en kostenbeheersing volstaan om een voldoende kostendecking te realiseren", besloot Lehmann. Hij zag twee mogelijkheden op het politieke niveau. Ofwel dient het gecombineerd vervoer rechtstreekse financiële steun te krijgen van de Europese Commissie, ofwel moeten voor alle vervoerssectoren de werkelijke kosten van de mobiliteit in rekening worden gebracht (zie kaderstuk Externe kosten). Spreker gaf uitdrukkelijk de voorkeur aan het tweede scenario, net zoals verscheidene interpellanten na hem zouden doen.

De klemtoon werd dus niet zozeer gelegd op subsidies, maar op een rechtvaardige en marktconforme aanrekening van de reële vervoerskosten. Dit thema werd verder toegelicht in diverse tussenkomsten, onder meer door commissaris Karel Van Miert en de NMBS-vertegenwoordigers. Het voorgaande toont alvast aan dat de spoorwegbedrijven en hun partners zelf het heft in handen nemen, als autonome en toekomstgerichte transportondernemingen. ■



Externe kosten

Een billijke en realistische berekening maken van de globale kosten per vervoermodus, is geen eenvoudige oefening. Toch moet ze gebeuren, op Europese schaal dan nog wel, als men op evenwichtige wijze wil rekening houden met de maatschappelijke lasten bij het uittekenen van een vervoerbeleid. Het is een voorwaarde voor eerlijke concurrentie in de vervoermarkt, zoals deze door de Algemene Directie IV van de Europese Commissie wordt gewenst. Ten behoeve van Euromodal '92, evalueerde en vergeleek mevrouw Tefra van de Universiteit van Parijs de "externe kosten" van verschillende types vervoer.

De door mevrouw Tefra voorgestelde studie weerhoudt vier soorten externe kosten: ongevallen, verkeersopstoppingen, luchtvervuiling en geluidshinder. Zij stipte terecht aan dat het hoe dan ook moeilijk blijft om uit te maken vanaf welk niveau de hinder echt als een externe kost moet worden beschouwd. Even lastig is het dit soort kosten in geldwaarde uit te drukken. Ondanks alle methodologische voorzichtigheid, komt ze toch tot interessante resultaten. Haar bevindingen plaatsen de (meetbare) investeringskosten voor de uitbreiding van het intermodaal vervoers-

aanbod in het juiste daglicht.

Voor de externe kosten (verkeersonveiligheid, opstoppingen, geluidshinder en luchtvervuiling) van het vrachtvervoer over de weg, maakt de studie een onderscheid tussen vervoer over de autowegen, de rijkswegen en het eindvervoer. De kosten worden telkens uitgedrukt in ECU per 1.000 tonkilometer. Op de snelwegen zouden deze 2,9 tot 4,2 ECU (122 tot 176 frank) bedragen. Op de rijkswegen lopen ze op tot 8 à 10 ECU (336 tot 420 frank) en bij het eindvervoer over kleinere wegen tot 9,5 à 12 ECU (399 tot 504 frank).

De externe kosten van het loutere spoorvervoer, ongeacht de verkeersas, zouden 0,4 tot 0,5 ECU (17 tot 21 frank) bedragen. Het gecombineerd vervoer schakelt uiteraard de hoge kosten van het begin- en eindvervoer niet uit. Niettemin tonen de cijfers aan dat de maatschappelijke winst door het vermijden van wegverkeer op autowegen en rijkswegen over lange afstand zeer aanzienlijk blijft. "Internationaal gecombineerd vervoer is dus de moeite waard," vindt mevrouw Tefra, "zeker als de inplanting van de terminals oordeelkundig gebeurt, zodat ook op het eindvervoer zoveel mogelijk kan bespaard worden." ■

De visie van de Belgen

Een Dupont voor de prijs van een Bic

Tijdens Euromodal '92 hadden gedelegeerd bestuurder Etienne Schouppe, bestuurder-directeur Transport Antoine Martens en bestuurder-directeur B-CARGO Louis Devillers van de NMBS een open gesprek met de overigens bijzonder goed vertegenwoordigde Belgische perslui. Ook B-CARGO NEWS was op het appèl en noteerde glasheldere standpunten.

Evenzeer als hun collega's in de werkgroepen, spraken de NMBS-mensen klare taal. De prijzen voor het vervoer te land worden kunstmatig laag gehouden. Externe en infrastructuurkosten worden door de staten niet of onvoldoende aangerekend aan het wegvervoer, dat op die manier prijzen kan hanteren die niet overeenstemmen met de werkelijke maatschappelijke kosten. Dat leidt tot ongelijke concurrentie. Een algemene prijsstijging zal wellicht niet lang meer uitblijven, temeer daar transportcommissaris Van Miert eerder op de dag al duidelijk had gemaakt dat er geen andere weg is (zie artikel Harmonisering van de transportvoorwaarden). Voor de spoorbedrijven, die trouwens hun eigen produktiviteit verder verbeteren, zou dit een betere kostendekking in het gecombineerd vervoer binnen bereik brengen.

Produktiviteit en tarieven verbeteren

Het aandeel van het intermodaal vervoer in het Belgische goederenvervoer per spoor (op binnen- en buitenlandse verbindingen samen) bedraagt 10 procent, waarvan 2,7 procent spoor/wegverkeer en 7,3 procent containers. Dit is hoger dan het Europese gemiddelde. Maar ook bij ons blijft de kostendekking



Veel trafiek draagt bij tot de rendabiliteit van de terminal

onvoldoende. Men moet deze vaststelling in de context plaatsen van het beheerscontract met de overheid. Dit bepaalt dat het goederenvervoer zelfbedruipend moet zijn. Produktiviteitsstijgingen en tariefverhogingen in het raam van een Europese harmonisering van de transportvoorwaarden, zijn in België dus even noodzakelijk als elders. "Momenteel verkopen wij een Dupont tegen de prijs van een Bic", vatte Louis Devillers de situatie bloemrijk samen.

Profit-centers

Met de harmonisering voor ogen, voert de NMBS nu al promotie voor het gecombineerd vervoer. Een netwerk van regionale terminals zal de behoefte van het gehele land dekken. Elke terminal moet minimaal 15.000 laadkisten per jaar verwerken om het break-even punt te bereiken. Vanaf 25.000 eenheden kan er aan substantiële winst en aan het terugverdienen van de investeringen worden gedacht. Tot nog toe bezitten alleen de terminals in de havens voldoende potentieel. Het is de bedoeling, aldus de woordvoerders van de NMBS dat elke terminal een profit-center wordt en dus zijn eigen kosten dekt.

De optimale inrichting van een terminal is echter duur. De bouw van een nieuwe terminal in Antwerpen, bij voorbeeld, zou afhankelijk van de opties tussen 600 miljoen en 1 miljard frank kosten.

ESG: gemeenschappelijk standpunt

Etienne Schouppe meldde dat de Europese Spoorwegengemeenschap (ESG, de organisatie van de spoorbedrijven uit de 12 EG-lidsta-

ten plus Zwitserland en Oostenrijk) vrijwel rond was met een gemeenschappelijke standpuntbepaling ten aanzien van de zogenaamde Richtlijn Van Miert over de liberalisering van het verkeer. De gemeenschappelijke verklaring van de ESG bevatte onder meer de "fundamentele eis" van harmonisering van de concurrentievoorwaarden (zie ook hoger). De kern hiervan is dat de spoorwegen door de overheid identiek behandeld zouden worden als het wegvervoer. Zo dient de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur voor rekening van de Staat te gebeuren. Eens het wegvervoer eveneens billijk bijdraagt in zijn eigen infrastructuurkosten, kan van de spoorbedrijven met recht en reden een vergoeding voor het gebruik van hun infrastructuur worden gevraagd.

De boekhoudkundige scheiding van exploitatie en infrastructuur, mag evenwel het behoud van één globale verantwoordelijkheid voor beide niet in de weg staan. Ervaringen met feitelijke boedelscheidingen (bij voorbeeld in Zweden) leverden negatieve ervaringen op.

Alert

Eén en ander hoeft nog niet te betekenen dat de infrastructuur exclusief toegewezen wordt aan één (nationale) maatschappij. Het is denkbaar dat privé-spoorwegbedrijven toegang krijgen tot de netten, maar dan alleen op grond van ernstige criteria en mits betaling van de normale vergoeding.

De concurrentie tussen de transportvormen wordt door alle spoorwegnetten aanvaard. De spoorbedrijven beschouwen zichzelf als uitermate geschikt voor de opvang van het pendelverkeer, het vervoer

van grote groepen personen over lange afstand, het transport van bulkgoederen, het vrachtvervoer over lange afstand en het gecombineerd vervoer. Zij achten concurrentie tussen spoorbedrijven in sommige gevallen wel mogelijk, maar beklemtonen tegelijkertijd dat samenwerking de basis blijft. De idee om één grote Europese belangengemeenschap voor gecombineerd vervoer op te richten, is opgeborgen en vervangen door het streven naar samenwerkingsverbanden op grote assen. Dit alles typeert het zelfbewustzijn van alle Europese spoorbedrijven. Alert voor de hindernissen in de woelige eenheidsmarkt, vastbesloten ze op een rationele en efficiënte manier te overwinnen. ■



Karel Van Miert (Europese Commissie)

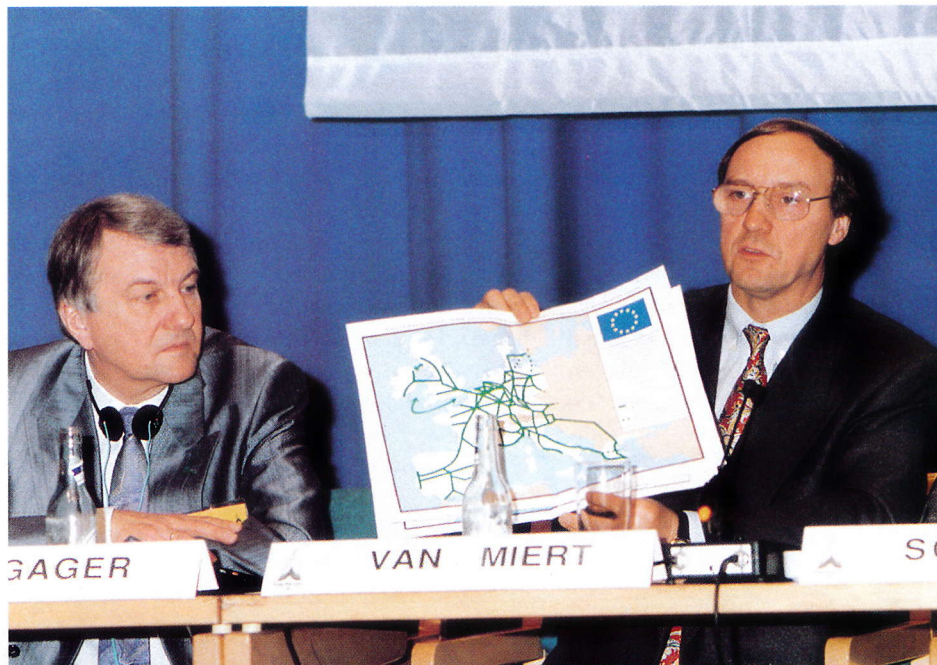
Harmonisering van de transportvoorwaarden

Europees commissaris voor transport Karel Van Miert was één van de meest opgemerkte sprekers op de eerste dag van Euromodal '92. Van Miert kondigde een "masterplan" voor het gecombineerd vervoer aan en stelde een harmonisering van de transportvoorwaarden in het verschieft.

"De lidstaten aanvaarden meer en meer dat de Europese Commissie een coördinerende rol speelt in het verkeersbeleid", meldde Van Miert. Hij voegde er evenwel aan toe dat de beslissingsmacht over het vervoerbeleid bij de lidstaten dient te blijven. Om te vermijden dat het transportsysteem ten onder gaat in een "verkeersinfarct", wil de commissaris de voorrang geven aan de ontwikkeling van de waterwegen, de kustvaart en de spoorwegen. "Deze vervoerswijzen moeten het bijkomende vrachtvervoer opvangen, zoniet krijgen we moeilijkheden", voorspelde Van Miert.

Masterplan

Op voorstel van de Algemene Directie VII, pakt de Commissie eerlang uit met een richtplan voor het gecombineerd vervoer. Het plan bevat de grote verkeersassen die prioritair zullen ontwikkeld worden. De komende maanden zullen concrete projecten worden voorgesteld. De Europese Commissie voelt zich, zeker na het akkoord van Maastricht, ook betrokken bij de uitbouw van de infrastructuur en bij de standaardisering van de verschillende technieken en systemen van intermodaal verkeer. Daarvoor zou ze middelen uit de structuurfondsen kunnen putten. De Commissie beschikt over drie instrumenten om onder meer het gecombineerd vervoer te stimuleren: de regionale fondsen, de



nieuwe cohesiefondsen en het fonds voor transportinfrastructuur. Hoeveel gependend kan of moet worden ter ondersteuning van openbare en private initiatieven kon de commissaris niet precies kwijt. Hij liet wel het bedrag van 2 miljard ECU (84 miljard frank) als investeringsbehoefte vallen, zonder de kosten voor de terminals mee te rekenen.

Realistische verhoudingen

De kostprijs van het vervoer was ongetwijfeld één van de drukst besproken onderwerpen op Euromodal. Karel Van Miert zat op dezelfde golflengte met tal van andere prominente sprekers (zie ook de artikels Op de drempel van de eenheidsmarkt en Een Dupont voor de prijs van een Bic). "Door fiscale harmonisering zal het wegtransport duurder worden, zodat het beter de infrastructuur- en externe kosten dekt. In sommige

landen ligt de taks zeer hoog, in andere is hij bijna onbestaande. Daar wordt dan weer tol geheven. De verschillen nemen een grootteorde van 30 tot 1 aan. Gradueel zullen de taksen dus worden verhoogd, niet tot het huidige gemiddelde, maar tot een niveau dat representatief is voor de kostprijs. Lukt dit niet voor het einde van dit jaar, dan zullen individuele lidstaten wellicht zelf maatregelen treffen", zegde Van Miert.

Een realistische verhouding tussen de prijzen voor vrachtvervoer via de weg en via de spoorweg zal het gecombineerd vervoer in een normale concurrentiepositie brengen. Van Miert voegde daar nog aan toe dat de liberalisering van het spoorverkeer niet tot al te grote onzekerheid mag leiden voor de spoorbedrijven en de huidige gespecialiseerde bedrijven. Om ook dit aspect in goede banen te leiden, wordt nu gestreefd naar een werkzame overeenkomst. ■

Europees commissaris Van Miert en de voorzitter van de UIC Langager tonen meer dan gewone belangstelling voor de transportproblematiek

In het Oosten veel nieuws

Samen met de politieke en economische ontwikkelingen, schept de specifieke verkeerssituatie in Oost-Europa onvermoede groeikansen voor het gecombineerd vervoer. Dat was de rode draad in de bijdragen van Poolse, Tsjechoslowaakse, Hongaarse en Oostduitse vervoerdeskundigen op Euromodal '92.

Alle betrokken landen beschikken over een relatief ontwikkeld spoorweganetwerk en over intermodale terminals te land en desgevallend in havens, zij het dat deze niet altijd goed uitgerust zijn. Ten gevolge van de verzwakte handel tussen de vroegere lidstaten van de Comecon, hebben de spoorwegnetten bovendien een zekere overcapaciteit. De toenemende uitwisseling van goederen tussen West en Oost en tussen Noord- en Zuidoost-Europa kan grotendeels opgevangen worden door spoorvervoer en door intermodaal transport in het bijzonder. Daarvoor zijn evenwel organisatorische en technische aanpassingen noodzakelijk.

Het alternatief

Het wekt geen verwondering dat regeringen en vervoerondernemingen een meer dan gewone belangstelling aan de dag leggen voor combiverkeer. Autowegen en hoofdwegen bieden immers niet echt een alternatief. Ze voldoen niet aan de normen die in West-Europa gelden. De grensovergangen voor het wegverkeer hebben onvoldoende capaciteit, wat resulteert in eindeloos lange wachttijden.

Met uitzondering misschien van de Duitse, hebben de Oosteuropese regeringen onvoldoende geld om hun wegennet op korte termijn uit te breiden en geschikt te maken voor het moderne vrachtwagenverkeer. In die context lijkt de op zich

zelf betrekkelijk dure investering in terminals en materieel een redelijk efficiënte wisseloplossing te zijn voor een onbetaalbare, geforceerde wegebouw.

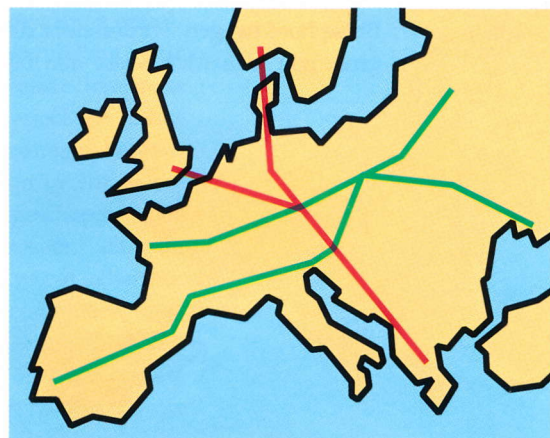
Zowel de Tsjechoslowaakse als de Poolse en de Hongaarse vervoerders wezen uitdrukkelijk op het ecologische argument. Ook in het Oosten is de publieke opinie zeer gevoelig voor uitbreiding van de wegeninfrastructuur. De aanleg van nieuwe autosnelwegen zou er waarschijnlijk op harder verzet stuiten dan enkele decennia geleden in West-Europa het geval was. Sommige regeringen bereiden overigens een strakkere wetgeving op het vrachtvervoer voor: beperkte rijtijden per chauffeur, vrachtwagenverbod op zekere uren of zonen feestdagen, vastlegging van maximale aslast, taksen op wegverkeer enzovoort. Eén van de motieven is de afstemming van het vervoerbeleid op dat van de Europese Gemeenschap.

Stroomlijning van het aanbod

De voorbije jaren maakten de betrokken landen dan ook werk van de oprichting van gespecialiseerde bedrijven voor gecombineerd vervoer, meestal samenwerkingsverbanden tussen de overheid en particuliere ondernemingen. De werkwijze verschilt van land tot land, maar alle experimenteren en stroomlijnen ze het aanbod, vaak in nauw overleg met Westeuropese spoorbedrijven of transportondernemingen.

De integratie is om evidente redenen het verste gevorderd in de ex-DDR. De Deutsche Bundesbahn en de Deutsche Reichsbahn, nog steeds twee afzonderlijke maatschappijen, werkten al een geza-

menlijk aanbod uit en moderniseren de terminals op het oostelijke grondgebied. Maar ook de andere staten hebben de inspanning voor produktiviteits- en kwaliteitsverbetering ingezet. Zij investeren naargelang hun mogelijkheden, concentreren en tekenen een assenbeleid uit. Overal wordt ook met bloktreinen in gecombineerd vervoer geëxperimenteerd. Volgens de zeglui heeft het intermodaal transport niet



alleen toekomst voor zendingen met vertrek of bestemming in hun landen, maar evenzeer voor transit op het assenkruis West-Oost (Rusland, Oekraïne, enz.) en Noordwest-Zuidoost. "De infrastructuur en de mogelijkheden zijn er grotendeels, laten we ze tot wederzijds voordeel gebruiken", stelde directeur Istvan Tomcsanyi van Hungarokombi voor. ■

Kanaaltunnel en gecombineerd vervoer

Ongeziene mogelijkheden

Tot de dingen des levens die de Kanaaltunnel de Britten zal brengen, behoort ook het spoor/wegverkeer. Een tot nog toe minder bekende transportwijze breekt door in Albion.

Zolang Groot-Brittannië een eiland was, voelde het er weinig voor een eigen netwerk voor gecombineerd vervoer op te zetten. Het toenemende internationaal verkeer ten gevolge van de Europese eenmaking, bracht echter de onvolkomenheden van het wegennet aan het licht. De Britse hoofdwegen worden door de groei nog zwaarder belast dan bij

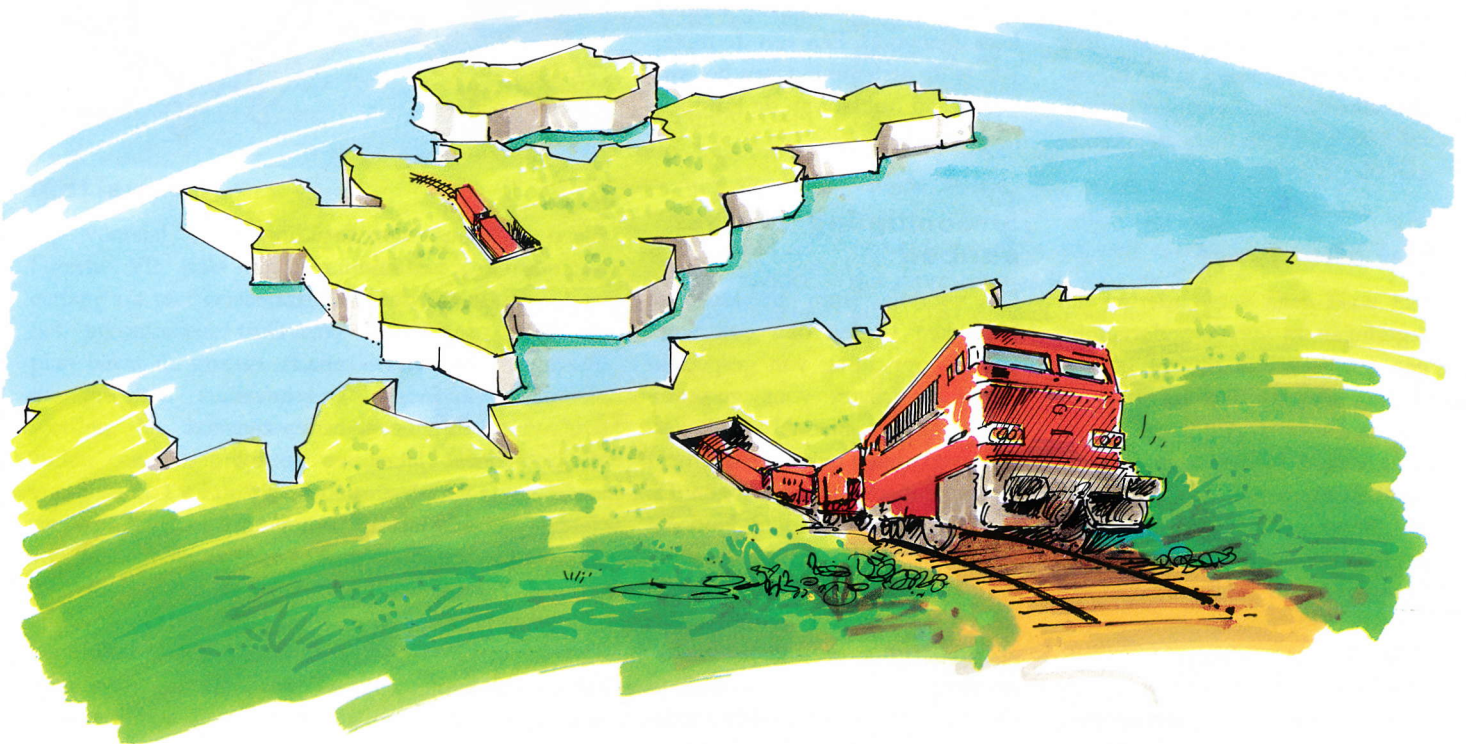
voorbeeld de Franse of de Duitse. Volgens Ralf Jahnke, voorzitter van het jonge Combined Transport Limited (CTL), bedreigt het verkeersprobleem de competitiviteit van de Britse ondernemingen. Ook de continentale vervoerders die op het Verenigd Koninkrijk rijden, krijgen het lastig. Door de aansluiting op het Europese spoornetwerk via de Kanaaltunnel, kunnen heel wat moeilijkheden worden opgeruimd.

Gehalveerde reistijden

Jahnke gaf enkele sprekende voorbeelden van de bedrijfseconomi-

sche winst, uitgedrukt in tijd, die dankzij gecombineerd vervoer door de tunnel kan worden gemaakt. De reis Manchester-Milaan per vrachtwagen neemt 60 uur in beslag, met de trein worden dat er amper 35. De reistijd Londen-München zakt van 42 naar 22 uur, deze van Birmingham tot Wenen van 66 naar 35 uur.

Eens de Kanaaltunnel volledig in gebruik zal zijn, kunnen er 35 treinen heen en evenveel terug doorrijden, elk met een capaciteit van 40 tot 50 vrachtwagenladingen en tegen een snelheid van 120 km/u.



Tot slot...

Nuchter optimisme

Conventioneel treinverkeer door de Tunnel haalt 100 km/u. Jahnke overdreef niet toen hij verklaarde dat dit "enorme en ongekende mogelijkheden" zou losmaken. Hij mikte op een verdriedubbeling van het vrachtvervoer tegen 1996.

Samenwerkingsverbanden

Om de verwachtingen van de potentiële klanten ook commercieel waar te maken, werd vorig jaar CTL opgericht. CTL is een gemeenschappelijke dochter van Novatrans en Kombiverkehr, Britse vervoerondernemingen, de beroepsfederatie van transportondernemingen, de SNCF en British Rail. De nieuwe firma zal het spoor/wegvervoer van en naar Groot-Brittannië ontwikkelen. "Simpel gezegd gaat het om de uitbreiding tot het Verenigd Koninkrijk van een spoorwegnetwerk dat op het continent operationeel is vanuit 180 terminals", aldus Jahnke.

Inmiddels kwam ook een joint-venture tot stand tussen de SNCF, British Rail en Intercontainer. "De doelstelling van het samenwerkingsverband reikt verder dan de treinen te laten rijden en slots te verkopen", aldus marketingdirecteur Jan de Haan van Intercontainer. De joint-venture is belast met de organisatie, de exploitatie en de marketing van het Anglo-Continental gecombineerd vervoer. De Haan beklemtoonde dat de onderneming zich zal concentreren op het vervoer van terminal tot terminal. Zij wil dus zeker niet in de wielen rijden van expediteuren en vervoerbedrijven, die zij als klanten beschouwt. ■

De ietwat feestelijke stemming van Euromodal '90, maakte in Kopenhagen plaats voor realisme en doorzettingsvermogen (zie artikel Op de drempel van de eenheidsmarkt). Gastheer Peter Langager, voorzitter van de UIC en algemeen directeur van het Deense spoorwegbedrijf DSB, stelde tijdens de slotzitting van het congres een evenwichtige balans op.

"Ruw geschetst is het een probleem voor de spoorwegen dat het gecombineerd vervoer nog niet winstgevend is en dat er vooralsnog onvoldoende geld ter beschikking staat om tegen het gewenste tempo te investeren in materieel en infrastructuur. De oplossingen bestaan erin dat gelijke concurrentievoorwaarden worden geschapen voor spoor- en wegvervoer, dat de Europese belasting wordt geharmoniseerd, dat het gecombineerd vervoer gedeeltelijk als een zaak van openbaar belang wordt beschouwd en dat een Europees infrastructuurplan kan worden uitgevoerd, met een bijdrage uit het Europees infrastructuurfonds. Anderzijds zal de introductie van nieuwe, bimodale technologie en de concentratie van de inspanning op bloktreinen en shuttles het gecombineerd vervoer aantrekkelijker maken", aldus Peter Langager.

Alain Poinssot, voorzitter van de UIC-groep voor gecombineerd vervoer, was het in grote trekken eens met Langager. Poinssot stelde dat "na twee moeilijke jaren licht schijnt aan het eind van de tunnel". Daarmee doelde hij op het conflict dat rees tussen de Algemene Directie IV van de Europese Commissie, die waakt over de vrije concurrentie binnen de EG, en de spoorwegbedrijven. "Over de grond van de zaak bestaat er geen onenigheid meer. Onze argumen-

ten vonden begrip", wist Poinssot. Hij stipte de potentieel zeer grote vraag naar gecombineerd vervoer en het te verwachten herstel van de vervoerprijzen aan als de oplossing voor de voorlopig onvoldoende rendabiliteit. Concentratie op de belangrijkste economische assen en cofinanciering van de investeringen zullen verder de toekomst van het intermodaal transport waarborgen. ■

Eerste klas samenwerking

Het station Antwerpen DS had van 12 tot 15 mei een opmerkelijke tentoonstelling te gast. De wagenverhuurder VTG BENELUX en B-CARGO presenteerden er samen een selectie van hun materieel. VTG toonde voor het eerst een spiksplinternieuwe tankwagen voor minerale oliën aan het professionele publiek.

B-CARGO stelde wagens voor stortgoederen, huifwagens voor gepalettiseerde zendingen en voor rollen plaatstaal en zelflossers met zwenkdak voor stortgoederen voor. VTG, dat gespecialiseerd is in het verhuren van wagens voor gevaarlijke goederen, pakte uit met diverse wagens voor het transport van gassen, chemische produkten en oliën, met een silowagen en met twee modellen tankcontainers.

De blikvanger was het prototype van een 93m³ tankwagen voor het vervoer van aardolie (benzine, diesel, lichte fuel). De wagen had pas de immatriculatieprocedure bij de Oostenrijkse spoorwegen achter de rug en werd in allerijl naar Antwerpen gebracht voor de primeur.

Volgens Stephan Albert van VTG zullen een 400-tal wagens van dit type worden gebouwd, waarvan er ongeveer 100 bij de NMBS worden ingeschreven. Een deel van de serieproductie zal wellicht iets groter zijn (95m³) dan het oorspronkelijke model. De reeks zal haar voorgangers, die vooral uit de jaren '60 en '70 dateren, vervangen.

Nieuw zijn de grotere aslast (22,5 ton), de geknikte tank voor volledi-

ge lossing en de gasretourleidingen. Dank zij een hogere beproevingsdruk van 4 bar is de wagen ook

geschikt voor het vervoer van lichte chemicaliën.

Door samen deze tentoonstelling te organiseren, vestigden B-CARGO en VTG de aandacht op de pluspunten van hun gezamenlijke dienstverlening: een zeer hoog veiligheidsniveau dankzij de eigenschappen van het spoorstelsel, complementair professionalisme, lange ervaring en internationale begeleiding. ■



De "spoorweg" als beste weg naar preventie en interventie

op touw gezet. Niet enkel de spoormedewerkers snellen ter hulp, maar ook gespecialiseerde partners die goed uitgerust zijn om de gevolgen van storingen te lijf te gaan. Achteraf laat de analyse van de incidenten (ook met goede afloop) toe de preventie- en interventie maatregelen nog te verfijnen.

Optimale middelen

Ontwerp en controle van het materieel voor vervoer van gevaarlijke goederen zijn onderworpen aan draconische regels. Zowel spoorwegen als constructeurs schenken extra veel aandacht aan de weerstand van de gebruikte materialen, de betrouwbaarheid van de onderdelen voor aan-en afvoer (vooral wat de dichtheid betreft) en de kwaliteit van de beweegbare onderdelen.

De regels voor de bouw van zulk materiaal behoren tot de allerstrengste. Vóór het materieel een circulatietoelating krijgt van een spoorwegnet, wordt het aan een uiterst veeleisend lastenboek getoetst.

Ook in de vaste installaties worden specifieke methodes gebruikt voor het behandelen van gevaarlijke goederen. Ze versterken nog de preventiefactor, rekening houdend met de fysische en chemische eigenschappen van de behandelde goederen. ■



De trein biedt ontegensprekelijk een aantal voordelen, eigen aan de organisatie en de methodes van het spoorstelsel. Omdat het om een geautomatiseerd technisch systeem gaat, is de betrouwbaarheid evenredig met de toegepaste uitrusting, de organisatie en het professionalisme van de medewerkers.

De infrastructuur en het rollend materieel beantwoorden aan normen die een grote passieve veiligheid voorschrijven.

De strikte organisatie moet risicosituaties en onberekenbaarheid zo veel mogelijk uitschakelen; ze bevat de strengste

wettelijke voorschriften en tal van maatregelen die de vervoersvoorwaarden uiterst stringent maken.

Diepgaande en doorlopende vorming van het personeel achter de techniek en het volgen van de transporten, sluit menselijk falen zo veel mogelijk uit. Zo wordt preventie meteen een werkwoord. Al deze elementen maken dat in de transportsector de trein ongetwijfeld het best scoort op het vlak van ingebouwde preventie.

Wanneer ondanks alles een storing optreedt, wordt onmiddellijk een efficiënte interventie

HST op kruissnelheid

Van 27 tot 29 april vond in Brussel Eurailspeed 92 plaats, het eerste internationale congres over het snelspoor. Er werden bijna 1.300 deelnemers en zo'n 300 journalisten geteld. Ook invloedrijke politici, onder wie EG-commissaris voor Transport Karel Van Miert, lieten zich niet onbetuigd. Eurailspeed 92 was een initiatief van de Europese Spoorwegengemeenschap (ESG) en de Internationale Spoorwegunie (UIC).

Tegen 2010 is een Europees snelspoornet gepland van bijna 30.000 km. Een vierde daarvan is reeds verwezenlijkt. De realisering van de overige driekwart zal ongeveer 120 miljard ECU (ruim 4.800 miljard Bfr.) kosten. Nog eens 2.000 miljard frank is nodig voor het materieel. Samen stemmen deze bedragen

overeen met 0,1% van het Bruto Nationaal Produkt van alle betrokken landen. Voor haar deel in de huidige HST-projecten investeert de NMBS zowat 100 miljard frank. Niet alleen de grensoverschrijdende projecten en de technologische hoogstandjes wakkeren de belangstelling voor het snelspoor aan. Tegen 2010

wordt een verdubbeling van de verkeersstroom op de weg en in de lucht verwacht. Wil de mobiliteit enigszins gevrijwaard worden, zal de spoorcapaciteit drastisch moeten uitbreiden. De HST wordt dan ook een onmisbare schakel.

Langzame toenadering

Ondanks de internationale dimensie van de mobiliteit, bleef de spoorweg te lang een nationale zaak. Die aanpak laat diepe sporen na. Vooral op technisch vlak treden belangrijke verschillen op. In Duitsland wordt een netspanning van 15.000 Volt wisselstroom gebruikt, in Frankrijk 25.000 Volt wisselstroom, in België 3.000 Volt gelijkstroom, in Groot-Brittannië 750 Volt gelijkstroom. In

Binnenkort integreert een hogesnelheidsnet zich in het Europees landschap



HST in België

Begin juli 1994 rijdt de eerste hogesnelheidstrein Brussel-Zuid binnen. Om de twee uur vertrekt een HST van Brussel naar Londen en vice versa. Later op het jaar wordt de dienstregeling sterk uitgebreid. De Belgische en Britse hoofdsteden zullen nog slechts 3.07 uur van mekaar verwijderd liggen. Als in juli 1996 de nieuwe lijn in België in gebruik genomen wordt, vermindert de reisduur tot amper 2.30 uur.

Op dat ogenblik pendelt tevens de eerste HST tussen Brussel en Parijs (1.22 uur). Via de bestaande lijnen gaat de rit verder naar Antwerpen-Amsterdam of Luik-Keulen. Tegen 1998 moet ook het spoor naar Duitsland aangepast zijn, zodat een hogere snelheid bereikt kan worden.

Nu al wordt de komst van de HST druk voorbereid. De bouw van de onderhoudswerkplaats in Vorst vordert voortreffelijk. De werken voor de terminal ten behoeve van de HST in Brussel-Zuid zijn gestart. Daarna worden de installaties voor de andere hogesnelheidsverbindingen gebouwd. De werken voor de nieuwe lijn naar de Franse grens beginnen binnen afzienbare tijd. Alleen het tracé naar Nederland moet nog precies uitgetekend worden. Er wordt gewacht op de Nederlandse voorstellen. ■

het Verenigd Koninkrijk wordt de stroom gecapteerd via een "derde spoor", terwijl de overige landen kozen voor een bovenleiding en dus een pantograaf nodig hebben. Dan spreken we nog niet over de verschillende signalisatiesystemen, de grotere spoorbreedte in Spanje en het communicatienet. Door verschillen in de nationale wetgeving moet tevens rekening gehouden worden met andere veiligheidsvoorschriften en exploitatievoorwaarden.

Een volledige harmonisering is financieel niet haalbaar. Niettemin zijn er toenaderingen. Italië gebruikt voor zijn HST dezelfde spanning als Frankrijk. Spanje paste de spoorbreedte aan voor zijn gloednieuwe sneltracé van Madrid naar Sevilla. Om een locomotievenwissel of ander oponthoud aan de grenzen te voorkomen, wordt het nieuwe materieel uitgerust met diverse systemen, zodat het op de meeste lijnen ingezet kan worden.

Primeur voor België

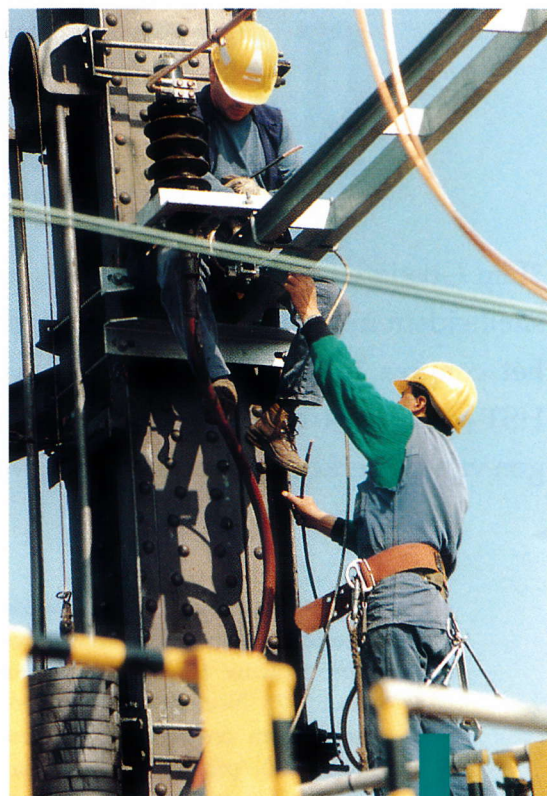
De eerste proef van dat nieuwe materieel valt te beurt aan de lijnen Londen-Brussel of Parijs (de Transmanche-HST) en Parijs-Brussel-Keulen of Amsterdam (PBK/A). Met de verwezenlijking van beide trajecten overschrijdt een HST voor het eerst de nationale grenzen tegen hoge snelheid.

Voor het ogenblik wordt druk gewerkt aan materieel dat in de vijf landen ingezet kan worden. Voor de constructeurs betekent het een heuse krachtproef. De stellen voor de Kanaaltunnel vergen extra aandacht. De Franse, Britse en Belgische spoorwegen bestelden alvast 38 Transmanche-treinen (waarvan de NMBS er vier voor haar rekening neemt, goed voor vier keer 1,4 miljard frank).

Hoog rendement

Hoge snelheid eist zware investeringen. Gelukkig mag op de meeste lijnen een puik rendement ver-

wacht worden. Sommige Franse TGV-lijnen boeken 15 procent opbrengst. In meer verstedelijkte gebieden als België blijft dat wellicht beperkt tot een kleine 7 procent zonder staats- en EG-steun en tot zowat 9 procent met overheids-hulp. Openbare tussenkomst wordt allereerst gevraagd voor trajecten die op zich geen winst kunnen



De elektrische voeding: een technisch probleem, opgelost door de constructeurs en de spoorwegen ten voordele van de mobiliteit op grote afstanden

opleveren, maar van kapitaal belang zijn voor de ontwikkeling van een regio of samengaan met de uitbreiding van de openbare dienstverlening.

Als de beleidsverantwoordelijken echt wat willen ondernemen om de mobiliteit in goede banen te leiden, kunnen ze trouwens niet meer om de HST heen. Het overtuigingswerk ligt achter de rug. We zijn aanbeland in de fase van de tastbare projecten. ■

De komst van de goederen HST

“Een Goederen-HST zal tweemaal zoveel opbrengen als een hogesnelheidstrein voor reizigers”, verkondigde Alain Poinssot (UIC) op het congres Eurailspeed 92. In de werkgroep die de markt voor HST-projecten verkende, werden ook de meest recente voorspellingen van de verkeerstoename vrijgegeven.

In 1989 klonnen de Europese investeringen in verkeersinfrastructuur opnieuw tot op het niveau van... 1975. Nochtans was de vervoersstroom ondertussen met ten minste 50 procent toegenomen. Alleen al tussen 1985 en 1990 steeg het vrachtvervoer, alle vervoerswijzen samen, in West-Europa met bijna 20 procent en het reizigersverkeer met meer dan 21 procent. In dezelfde periode groeide het wegvervoer met 28 procent voor de goederen en 23 procent voor de personen. Het internationaal goederentransport over de weg binnen de EG steeg jaarlijks met 10,5 procent. De investeringen in weginfrastructuur stagneerden echter op 5 procent onder het niveau van 1975. Deze en andere cijfergegevens kregen de Eurailspeed-congresgangers van Alain Rathery, hoofdbestuurder van de Europese Conferentie van de Ministers van Transport (CEMT). Midden jaren tachtig

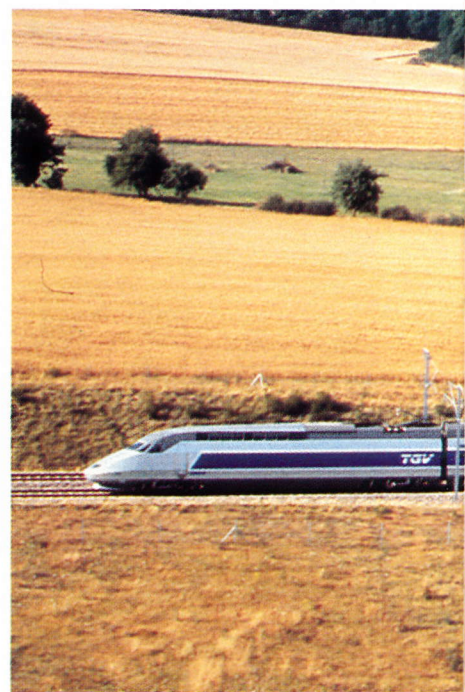
pakte CEMT uit met twee ophefmakende studies. De eerste mat de verkeersverwachtingen tot het jaar 2000. De tweede ging de evolutie van de investeringen na. Op het congres deelde Rathery de geactualiseerde cijfers mee. Daaruit blijkt dat tegen het huidige groeiritme nog voor het eind van dit decennium een sterke mate van verzadiging op de weg en in de lucht dreigt.

Geen mirakel

De meest recente prognosen wijzen op een toename met ten minste 40 procent van het vrachtvervoer over de weg tussen vandaag en het jaar 2000. Voor 2010 zou dit verkeer al verdubbeld zijn. Het transport van en naar Oost-Europa zou acht tot tien keer verhogen. Tussen nu en 2015 wordt tevens een verdubbeling van het personenvervoer over de weg verwacht. Alleen al in de EG-landen stijgt het autopark met

35 procent tussen vandaag en 2010. Naar Oost-Europa neemt het personenvervoer op de weg met 600 tot 800 procent toe in de periode 1990-2010.

Over minder dan 20 jaar zal 18 tot 30 procent van de belangrijke wegenverbindingen totaal verzadigd zijn. Uitbreiding van het wegennet botst evenwel op een manifest gebrek aan beschikbare ruimte. Ondertussen tast de uitstoot



van schadelijke gassen het milieu zorgwekkend aan.

Alle (objectieve) studies kennen het spoorverkeer een veel grotere rol toe. Toch waarschuwt Rathery dat er geen mirakel verwacht mag worden: "In de meest verzadigde zones is de reservecapaciteit van de spoorwegen niet bijster groot. De uitbreiding ervan stuit eveneens op ruimtelijke bezwaren."

Just-in-Time

Niettemin moet de oplossing bij het spoor gevonden worden, aldus Rathery. Dat kan alleen als alle troeven optimaal uitgespeeld worden. De eerste is een netwerk van hogesnelheidstreinen. Maar zelfs die capaciteit blijft onvoldoende, meent Rathery. In Frankrijk zorgde de TGV voor 7 procent minder autoverkeer. Dat volstaat echter niet om de toename van het wegverkeer sinds 1985 te neutraliseren.

Rathery pleit sterk voor een uitbreiding van de vrachtcapaciteit van het spoor: "De goederenstroom moet niet alleen sneller verlopen, hij moet ook beter afgestemd worden op de industriële noden."

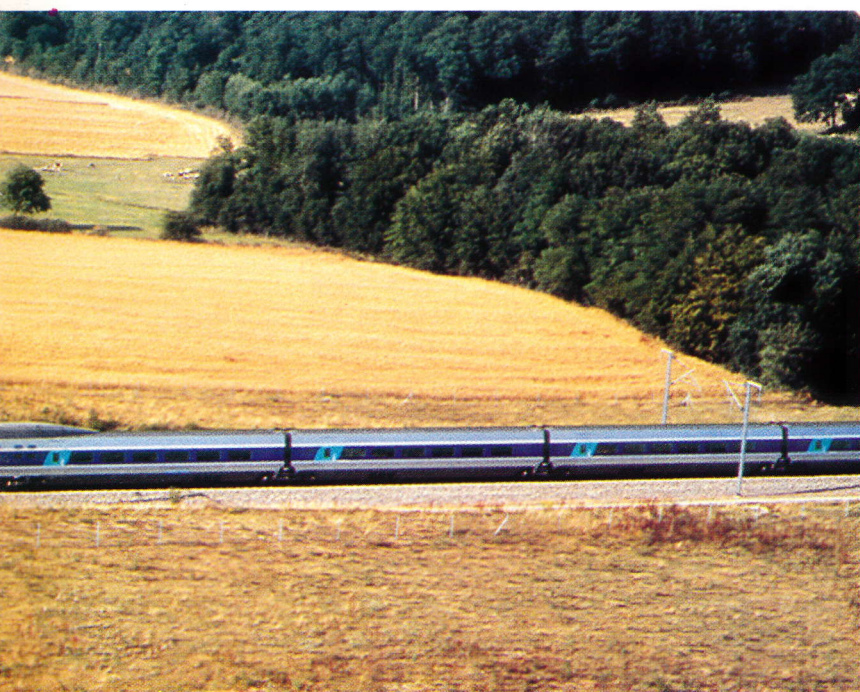
Kortom, de spoorweg moet zich inpassen in de just-in-time-organisatie. Om de kosten terug te dringen en de flexibiliteit te versterken, werkt de industrie met krappe voorraden en scherpe leveringstermijnen. Dat vergt een nauwgezette organisatie. De minste vertraging kan het raderwerk doen stilvallen. Van de vervoerder wordt dan ook een volkomen betrouwbare en optimale dienstverlening verwacht.

Expressvracht

Alain Poinssot, voorzitter van de commissie Gecombineerd Vervoer van de Internationale Spoorwegunie (UIC), wees op de voordelen van een hogesnelheidsnet voor goederenvervoer. De ontvangsten van een Goederen-HST zouden zelfs tweemaal hoger liggen dan deze van een Reizigers-HST. Poinssot denkt in de eerste plaats aan een netwerk voor expressvracht. Momenteel verloopt dat transport door de lucht voor de lange afstanden en over de weg voor de korte. Op de middellange afstand, tussen pakweg 300 en 1.200 km, kan de HST die winstgevende markt veroveren.

Ook Europees commissaris voor Transport Karel Van Miert wees in zijn toespraak uitdrukkelijk op de aanvullende rol van spoor- en luchtverkeer.

Wellicht ontketent de intrede van de HST op de expressmarkt een concurrentieslag met het luchtverkeer. Poinssot legt de nadruk echter op complementariteit. Het is dan ook van het allergrootste belang dat een Goederen-HST aansluiting vindt bij de belangrijkste luchthavens. Bij elke "hub"-luchthaven (de centrale draaischijven) moet een spoor-hub aanleunen. Vooral Brussel, Parijs, Frankfurt en Roissy komen daarvoor in aanmerking, aldus de UIC-woordvoerder. Poinssot illustreerde zijn betoog met het voorbeeld van de jonge samenwerking tussen de expressfirma DHL en de Belgische en Franse spoorwegen op de lijn Parijs-Brussel. "Een succesrijke ervaring," beklemtoonde de spreker. ■





TREIN EN VRACHTWAGEN, PERFECTE PARTNERS.

De Belgische Spoorwegen geloven in de groei van het gecombineerd vervoer. Want door spoor- en wegvervoer te combineren krijgt uw vracht meteen een voorsprong. Omdat het ene transportmiddel het andere perfect aanvult.

Verladere zonder spoor aansluiting kunnen, voor het transport van laadkisten en containers, genieten van de troeven die de kwaliteitstreinen bieden: snelheid en veiligheid, een grote vervoercapaciteit over lange afstanden en een jarenlange ervaring. De vrachtwagen koppelt er flexibiliteit aan. Want hij verzekert het vervoer naar en van de spoorterminal, tot in het drukste stads-

centrum of de verste uithoek van Europa.

Kortom, gecombineerd vervoer verdubbelt de voordelen. Met als resultaat een efficiënt internationaal vervoer van deur-tot-deur.

Binnen de Belgische Spoorwegen is B-Cargo als zelfstandige entiteit verantwoordelijk voor het goederenvervoer. B-Cargo is dan ook uw partner bij uitstek. Een partner die ook voor gecombineerd vervoer over de juiste know-how beschikt.

Wenst u meer te vernemen over de mogelijkheden die het gecombineerd vervoer te bieden heeft? Bespreek het met uw transporteur of met uw B-Cargo-vertegenwoordiger.



DE NIEUWE IMPULS IN EUROPEES TRANSPORT.

B-Cargo in uw regio: 1000 Brussel - Tel.: 02/219.0040 • 2018 Antwerpen - Tel.: 03/233.02.68 • 3500 Hasselt - Tel.: 011/22.32.65 • 9000 Gent - Tel.: 091/22.71.00 - 41.23.60 • 8000 Brugge - Tel.: 050/38.81.64 • 8500 Kortrijk - Tel.: 056/22.00.49 • 6000 Charleroi - Tel.: 071/60.23.60 - 60.23.87 • 7000 Mons - Tel.: 065/32.23.65 • 4000 Liège - Tel.: 041/23.17.13 - 23.63.13 • 5000 Namur - Tel.: 081/25.23.63 • 6700 Arlon - Tel.: 063/22.41.15

B-Cargo Hoofdzetel: 1000 Brussel - Tel.: 02/525.26.48