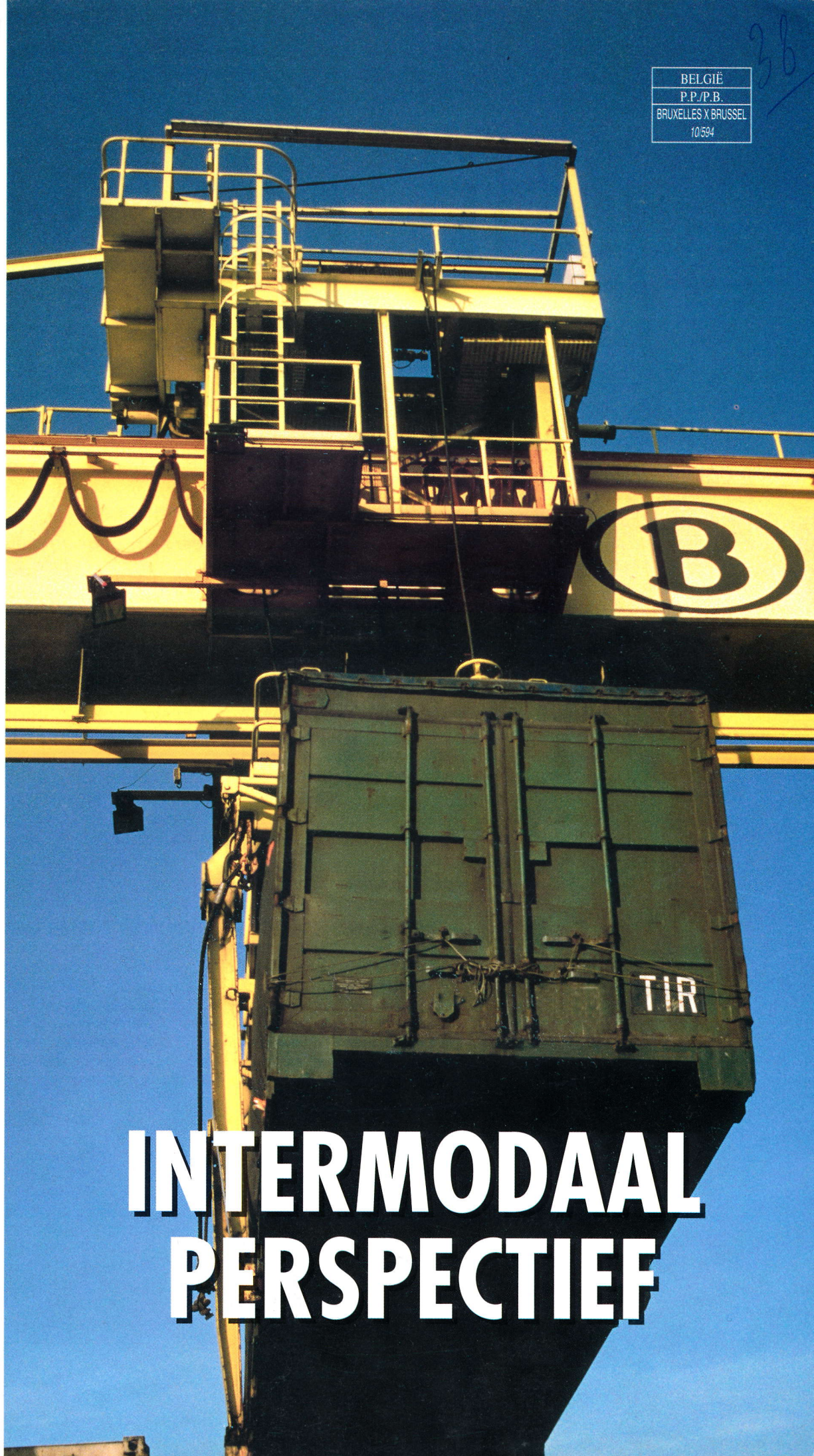


B-CARGO news

*Tweemaandelijks
1/95*



BELGIË
P.P./P.B.
BRUXELLES X BRUSSEL
10 594



INTERMODAAL PERSPECTIEF



INHOUD

B-Cargo News is het contactblad van de NMBS voor haar goederenklanten.

Veerantwoordelijke uitgever:

Willy Van Gestel
Frankrijkstraat 85 -
1070 Brussel

Foto's: NMBS

Tot uw dienst: B-CARGO

Centrale diensten

1000 BRUSSEL
Ravensteinstraat 60 bus 29
Tel. 02/525 46 62
Fax 02/525 46 25

In uw streek

1000 BRUSSEL
Kantersteen 4
Tel. 02/525 26 24
Fax 02/525 46 35

2600 BERCHEM
Wapenstilstandlaan 47
Tel. 03/272 07 22
Fax 03/236 93 31

4000 LIEGE
87 boulevard de la Sauvenière
Tel. 041/23 63 13
Fax 041/21 26 44
Telex 42 655

6000 CHARLEROI
1 quai de la Gare du Sud
Tel. 071/60 23 60 - 60 23 87
Fax 071/60 23 92

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

9000 GENT
Koningin Maria Hendrikaplein 2
Tel. 09/241 23 61
Fax 09/241 23 67

In het buitenland

BASEL - Tel. 41 61/27 27 285
PARIS - Tel. 33 1/42 09 13 13
KÖLN - Tel. 49 221/13 47 61

HERSTRUCTURERING B-CARGO

3 Beter beantwoorden aan eisen vrachtvervoer.

KVG

6 Nieuwe partner voor ketelwagens.

GECOMBINEERD VERVOER

9 Een groeipool voor het spoor.

EUROMODAL '94

11 Interessante vooruitzichten op Europees vlak.

FORD GENK

13 50.000 treinen, de 100.000ste in zicht.

RENAULT

15 Het Kanaal over zonder water.

AMERICAN CIRCUS

16 Grote gasten voor Gbs.

MERZARIO

18 Een familieportret.

Spoor en staalindustrie werken samen aan kwaliteit

Het staalbedrijf LME (Laminoirs Marchands Européens) - en wat later ook de groep Cockerill- en de Belgische en Franse spoorwegen ondertekenden in 1994 een kwaliteitshandvest over het vervoer per spoor van goederen allerhande.

LME is Europa's grootste producent van geplet of gewalst staal. Het bedrijf is actief in Triith-St-Léger, Monceau (Laminoir du Ruau) en Schifflange in het Groot-Hertogdom Luxemburg. Sinds juni 1993 ontvangen de walsen van Ruau treinen met 900 ton netto lading knuppels. De knuppels worden gegoten in de staalfabriek van Triith-St-Léger. Het jaarlijks vervoerde volume belooft zo 200.000 ton. Dat transport wordt gezamenlijk verzekerd door Fret SNCF

en B-Cargo, dat overneemt aan de grens. LME kreeg in 1989 het ISO 9002-kwaliteitslabel toegekend. De drie partners streven ook voor de transportschakels in de produktieketen naar hoogwaardige kwaliteit. Betrouwbaar en rendabel vervoer past volledig in het opzet van de klant om tot een echte "totale kwaliteitsgarantie" te komen.

Het kwaliteitshandvest heeft betrekking op de volledige rotatie van de gespecialiseerde wagens, via het laden bij de staalfabriek tot het herladen op de zelfde site.

De NMBS legt zich met overtuiging toe op het afsluiten van kwaliteitshandvesten met haar klanten. Met Sidmar, LME en Cockerill behoort de staalverwerkende nijverheid alvast tot de pioniers. De spoorwegmaatschappijen en hun klanten maken zo van totale kwaliteit meer dan een streefdoel. Dat is essentieel om tot een produktieketen te komen waarin alles geïntegreerd draait.

Naar een fitte organisatie

Een herstructureringsplan voor het goederenvervoer, zet een vernieuwde, fittere B-Cargo in de steigers. Het plan, dat past in een totaalbenadering, rust op vier pijlers: het stimuleren van spooransluitingen, de uitbouw van multifunctionele spoorplatforms, een betere kostenbeheersing en een aangepast vervoerplan. Een toelichting vanwege afdelingschef Verspreid Verkeer Walter De Rijck.

B-Cargo verruimt in de nabije toekomst het eigenlijke spoorvervoer met logistieke prestaties (mogelijkheden tot opslag en voorraadbeheer) en de organisatie van eindvervoer via de weg. Dit concept krijgt gestalte in multifunctionele spoorplatforms (MSP's). De uitbouw van MSP's speelt in op de stijgende vraag van

industriële en commerciële ondernemingen naar een totaal logistiek concept waarin vervoer, opslag en distributie geïntegreerd zijn. Ook de toenemende uitbesteding door verladers van het geheel of een gedeelte van de logistiek is een motief.

"Daarmee zijn we nu actief bezig. Op een aantal plaatsen zullen MSP's uitgebouwd worden zodat klanten zonder spooransluiting toch vlot gebruik kunnen maken van treinvervoer", commentarieert Walter De Rijck.

B-Cargo zal op dit terrein allianties aangaan met privé-partners, die over de know-how beschikken inzake distributie en semi-industriële activiteiten. De Rijck: "De wijze van samenwerking met derden zal à la carte bepaald worden, afhankelijk van de lokatie en van de potentiële

partners. Logistieke prestaties behoren immers niet altijd tot onze kernactiviteit. Het spoorvervoer en de logistieke prestaties ervoor en erna, worden aangeboden in één pakket, als een globaal verkoopbaar product."

Partners

Een MSP kan zowel op spoorwagterrein als op het terrein van een filiaal of van een bedrijf buiten de spoorgroep gesitueerd zijn. Ook met de investeringen in infrastructuur en superstructuur kan het verschillende kanten uit: volledig NMBS, volledig privé of gemengd. Alle investeringen worden onderworpen aan een kosten-baten analyse. Mogelijke vestigingsplaatsen zijn op dit ogenblik Brussel of omgeving, Boom, Kortrijk, Genk, Bressoux, Manage.



Naar een fitte organisatie

Daarnaast is er een zestal gespecialiseerde platforms voor houttransport in Wallonië voorbehouden: Bertrix, Marbehan, Marloie, Vielsalm, Arlon en Mariembourg.

Spooraansluitingen aanmoedigen

De MSP's vormen evenwel slechts één van de antwoorden op de veranderende vervoermarkt. De spooraansluitingen blijven in deze context de belangrijkste rol vervullen. Momenteel wordt aan de klanten met een aansluitingsspoor een jaarlijkse vergoeding gevraagd, die geheel of gedeeltelijk de afschrijving en het onderhoud van de wissel en de eerste 18 meter spoor dekt. "Dat systeem is nogal gecompliceerd, het verloor doorzichtigheid in de loop der jaren", stelt De Rijck vast.



Walter De Rijck: "De aanmoediging van spooraansluitingen en de uitbouw van multifunctionele spoorplatforms vormen de basis van onze inplantingspolitiek."

"Daarom willen we radicaal van koers veranderen. Als we zoveel mogelijk nieuwe trajecten met toekomst willen aantrekken en bestaande behouden, dan is vaak één van de basisvoorwaarden dat we over spooraansluitingen beschikken. Dat vereist een aanmoedigingspolitiek voor aanleg en behoud. Daarom schaffen we in principe de aansluitingsvergoeding af, tenzij voor klanten die niet in het gewone bedieningsschema opgenomen zijn. Voor nieuwe installaties willen we, na onderzoek, eventueel participeren in de aanleg. Voorwaarde is natuurlijk dat de hele operatie rendabel is."

Totaalplan

De nieuwe benadering van de klant door B-Cargo past in een totaalplan voor het goederenvervoer, met repercussies op onder meer prijzenpolitiek, productpolitiek en verkooppolitiek. "Deze aanpak zal leiden tot meer verkoop", zegt Walter De Rijck. "Vandaag ligt onze kostenmassa nog te hoog. Daarom moet in een eerste fase daaraan verholpen worden. Het herstructureeringsplan is dan ook gericht op het op korte termijn verbeteren van de financiële situatie van het goederenvervoer." Meteen wordt ook gestreefd naar een betere boekhoudkundige imputatie voor de prestaties van elk van de drie producttypen (gecombineerd vervoer, gesloten treinen en



verspreid verkeer). Walter De Rijck: "In realiteit gebruiken gecombineerd en gesloten vervoer gedeeltelijk de techniek van het verspreid verkeer. Het transportplan van het verspreid verkeer is gebaseerd op een aantal rangeerstations. We verzamelen wagens, brengen ze naar een rangeerstation en van daar uit gaan ze naar een ander binnen- of buitenlandse rangeerstation, waar ze weer verspreid worden tot op hun bestemming. Ook het systeem van de gesloten of "bloktrein" gebruikt in vele gevallen het transportplan van het verspreid verkeer, bijvoorbeeld om de ledige wagens aan te voeren voor de lading of af te voeren na de lossing. Ook het gecombineerd vervoer kent gelijkaardige situaties. Er is dus een belangrijke interactie tussen de verschillende producten en technieken. Daarom moeten de kosten die voortvloeien uit rangeeroperaties verdeeld worden over de drie soorten vervoer. Met deze onderlinge verbondenheid van de pro-



dukten werd in het verleden onvoldoende rekening gehouden. Een werkgroep stelt nu vast hoe de interacties tussen de produkten liggen. Dit moet het management van de systemen en de kennis van de kosten van elk van de produkten ten goede komen."

In dit verband is het trouwens ook belangrijk op de commerciële interactie van de drie sys-

temen te wijzen. Heel wat belangrijke klanten houden er sterk aan dat wij hen de verschillende systemen blijven aanbieden.

Rationeel vervoerplan

In nauwe samenwerking evalueerden B-Cargo en het Departement Transport van de NMBS de bedieningspunten (goederenkoeren, aansluitingen en voorbehouden sporen) in functie van hun nut en mogelijke rendabiliteit op halflange en lange termijn. Daarbij werd rekening gehouden met het vervoerpotentieel, de bedieningsomstandigheden en -kosten en de mogelijkheid om vervoer over te hevelen naar multifunctionele platforms (MSP).

Zo kwamen ze tot een onderverdeling van de installaties in 2 basiscategorieën (A en B). Categorie A zijn de installaties die met het oog op de rendabiliteit en de commerciële perspectieven hoe dan ook bediend worden. Zij vormen de kern van het goederenvervoer in de toekomst.

Categorie B bevat onder andere een aantal installaties waarvan de mogelijke bediening voorlopig gehandhaafd blijft. Meestal werd die mogelijkheid open gehouden omdat ze in de omgeving liggen van installaties uit Categorie A en dus zonder noemenswaardige bijkomende kosten kunnen bediend worden. De bediening van deze punten geschiedt in functie van de beschikbare middelen.

Het nieuwe vervoerplan omvat:

- * 228 bedieningspunten van categorie A
- * 4 rangeerstations (Antwerpen-Noord, Merelbeke, Monceau, Kinkempois)
- * 4 stations met speciaal statuut
- * 26 vervoerknooppunten
- * ongeveer 5 MSP's.

Het laat ons toe onze transportmiddelen efficiënter in te zetten en een betere service te geven.

Nieuweling maakt furore

Het gebeurt niet elke dag dat een nieuw bedrijf zich binnen de kortste keren tussen de groten nestelt. In de tankwagenverhuur is het een unicum. KVG presteert het. Waar schuilt het "geheim"? We vroegen het aan Arend Sonneveld, algemeen directeur van KVG Benelux.

Over één zaak gaan transport-experten unaniem akkoord: in de Europese verhuurmarkt van spoortankwagens zit weinig beweging. De aard van het vervoer en vooral de stringente veiligheidsvoorschriften zorgen ervoor dat de relaties grotendeels gestoeld zijn op vertrouwen.

Tot voor kort leken de posities van deze typische nichespelers dan ook "eeuwig" vastgeankerend. De markt werd (en wordt) gedomineerd door de Brambles-groep, die zowat 40.000 wagens op het spoor zet, verdeeld over maatschappijen als CAIB en EVA. Met circa 25.000 wagens posteerde VTG zich al even sterk in de toprogenen. Daarna volgt nog het Frans-Zwitserse Ermewa met ongeveer 15.000 eenheden. Inzake volume hadden alle anderen een ruime achterstand. Zij opereren doorgaans lokaal of in een zeer specifiek onderdeel van de markt.

Onlangs werd de relatieve rust in het wereldje van de ketelwagenverhuurders danig verstoord. Schijnbaar vanuit het niets dook de piepjonge challenger Kesselwagen Vermietgesellschaft (KVG) op. Momenteel bekleedt het al de vierde plaats met bijna 13.000 tank- en silowagens. KVG, dat zijn hoofdkwartier in Hamburg vestigde, pakt het ook opvallend Europees aan. Vanuit vijf Duitse kantoren worden de Duitse, Poolse en Scandinavische markt bespeeld. Vanuit Wenen worden Oostenrijk, Hongarije, Tsjechië, Slowakije, Roemenië, Bulgarije en Zwitserland bediend. In de Brusselse Tervurenlaan bevindt zich de NV KVG Benelux, die tevens Frankrijk voor haar rekening neemt. We ontmoetten er algemeen directeur Arend Sonneveld, aan wie we het "geheime" recept vroegen van die snelle opkomst. KVG bestaat nauwelijks drie jaar en wandelde blijkbaar door de voordeur van deze anders zo conservatieve bedrijfstak. Zo'n prestatie vergt een woordje uitleg.

Oostduitse koop

"KVG werd gesticht in november 1991, maar ons verhaal begint eigenlijk een goed jaar vroeger," zo steekt

Sonneveld van wal. "Toen verlieten de Duitse manager Rainer Baumgarten en zijn Oostenrijkse collega Gernot Schwayer VTG. Ze trokken naar kleinere verhuurders, maar vonden mekaar weer toen bijna 25.000 ketel- en silowagens van de vroegere Oostduitse spoorwegmaatschappij per opbod verkocht werden. Die verkoop kaderde in de grootschalige sanerings- en privatiseringsoperatie na de val van de Muur. De groten hadden gedacht dat bijkomende park onderling te kunnen verdelen. Tot hun eigen verbaazing kaapten Baumgarten en Schwayer zeven van de tien loten weg. Dat kwam op papier neer op een totaal van welgeteld 17.227 stuks." Om de samenwerking en de financiering in goede kanalen te leiden, hadden de managers inmiddels KVG opgericht. Ze hielden (en houden) er elk een kwart van de aandelen aan. Nog een kwart berust bij de Amsterdamse BV Armita, een kleinere ketelwagenverhuurder. Het laatste kwart is in handen van Lease Plan Holding, een dochter van de Nederlandse bank ABN-AMRO. Verduidelijkt Sonneveld: "De initiatiefnemers wilden onafhankelijk blijven. Dat is makkelijker gezegd dan gedaan, want de tankwagenmarkt is ontzettend



kapitaalsintensief. Het was ook niet voldoende om een flink deel van de voormalige Oostduitse vloot binnen te halen. Daarna volgde pas het echte werk: inventariseren, saneren, vernieuwen én een markt veroveren. Met dat doel voor ogen, werd geopteerd voor een financieel draagkrachtige onderneming. De ervaring op financieel en beheersvlak van de leasingafdeling van ABN-AMRO mag dan ook niet onderschat worden. De know-how op produktvlak komt van de overige partners."

Later voegt Sonneveld eraan toe dat gans het managementteam over een rijke ervaring beschikt in de sector. "Ervaring is hier het sleutelwoord. Het duurt enkele jaren voor je in dit wereldje ingeburgerd geraakt. Een andere scholing bestaat er gewoon niet." Zelf werd hij weggeplukt bij grootconcurrent VTG. De Nederlander begon zijn carrière in 1986 bij VTG Rotterdam. Van begin 1989 tot november 1992 was hij bedrijvig in het Brusselse filiaal van VTG. "Ik ken de Belgisch-

Luxemburgse markt dan ook beter dan de Nederlandse," lacht hij.

Een meevaller

De eerste opdracht na de mas-sakoop was de inventarisering en lokalisering. "Dat bleek minder vanzelfsprekend dan aangenomen mag worden," kon Sonneveld zelf ervaren. "In de toenmalige Oostduitse situatie hebben we enkele honderden wagens niet eens gevonden. We moesten met ons allen de boer op, naar de stations in het voormalige Oost-Duitsland, waar we de niet meer gebruikte wagens checkten. De meeste waren echter nog in bedrijf. Dat hield in dat we moesten vaststellen wie in de nieuwe situatie huurder zou worden. We kochten dus niet alleen materiaal, maar ook een markt. Dat laatste moet uiteraard gerelativeerd worden. Een deel van de Oostduitse markt zakte als een pudding ineen toen ze opengesteld werd voor de concurrentiële wedloop. Toch zat er ook een leuke verrassing aan vast: de meeste wagens

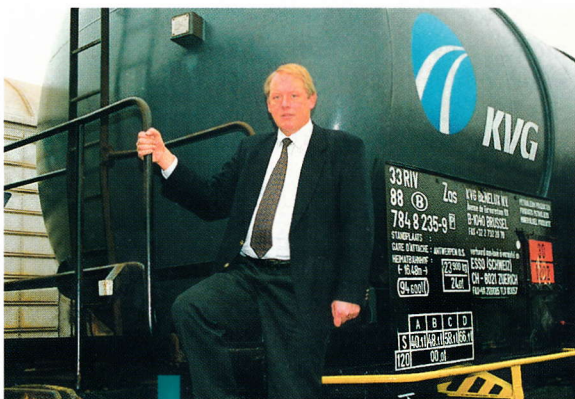
waren in een veel betere staat dan we aanvankelijk gevreesd hadden."

Vooral door de ongekende technische staat was de aankoop in niet geringe mate een gok. De "meevaller" waarover Sonneveld het daarnet had, betekent nog altijd dat minder dan 13.000 van de 16.500 gevonden wagens vandaag in bedrijf zijn. De overige werden naar de schroothoop verwezen. "Dat is wat cru uitgedrukt," vindt Sonneveld. "Een aantal wagens hebben we gesloopt omdat er niet genoeg vraag bestaat naar het type. Daarom bouwden we ook enkele kleine types om tot grotere volumes. Sommige wagens hielden we voor de onderdelen. Uiteindelijk hebben we alle materiaal voor nieuwe verhuring een beurt gegeven, maar in vele gevallen volstaat een nieuwe verflaag. Sommige wagens waren zelfs zo goed als nieuw. Er zat heel wat recent Frans materiaal bij, zodat we ze zonder problemen in zowat gans Europa kunnen inzetten. Vergeet niet dat Oost-Duitsland en al die andere Oosteuropese landen enorm veel gebruik maakten van het spoor. Alle vrachten die meer dan 40 kilometer verplaatst moesten worden in de ex-DDR, gingen verplicht de trein op. Het materiaal moest dus noodgedwongen in een vrij goede staat gehouden worden. Bovendien was de spoorwegmaatschappij van de ex-DDR lid van alle internationale spoorwegorganisaties,

zodat het materieel volkomen voldeed aan de geldende internationale voorschriften." Tegelijkertijd investeerde KVG in nieuwbouw. Sonneveld somt enkele voorbeelden op: "Een serie benzine-wagens van 93 kubiekmeter lieten we in Roemenië bouwen. We kochten ook nieuwe containerdraagwagens. In opdracht van een Duitse klant bestelden we een vloot die omspoorbaar is voor de maat van de Spaanse sporen."

Vruchten plukken

De vraag welt spontaan op: wie heeft al die wagens nodig? De markt was nota bene al verzadigd voor de blitzopmars van KVG. De laagconjunctuur deed de trafiek drastisch krimpen op een ogenblik dat er zoveel Oosteuropese wagens bijkwamen. Onvermijdelijk moest dat leiden tot een behoorlijke prijsval. Sonneveld geeft die daling toe, maar wijst kordaat de schuld af: "De prijsdaling, die overigens ten einde loopt nu de conjunctuur weer aantrekt, wordt ons totaal onterecht in de schoenen geschoven.



Arend Sonneveld (KVG Benelux): "Schrijf maar op: we verbergen niet dat we tegen het jaar 2000 een goede 15 % van de Europese markt in handen willen hebben."

Vergeet niet dat die wagens er sowieso waren. Als wij ze niet verworven hadden, zou iemand anders er wel mee op de markt gekomen zijn." Er blijft nog een ander mysterie over. Hoe waagde het jonge bedrijf het om zo zwaar te investeren middenin een recessie die vele klanten (zoals chemie en petrochemie) geselde? "Dat was helemaal geen partijtje blufpoker," weert Sonneveld af. "We hebben gewoon gebruik gemaakt van een unieke opportuniteit om zeer goedkoop een degelijk wagenpark te verwerven. Met die zware lasten van aanschaf, ombouw en nieuwkoop konden we ons doorheen de slechte periode worstelen. Nu staan we klaar om de vruchten van die investeringen te plukken. We willen ernstig genomen worden in de markt. Schrijf maar op: we verbergen niet dat we tegen het jaar 2000 een goede 15 % van de Europese markt in handen willen hebben. Dat is geen grootspraak, maar een gezonde doelstelling én een goed haalbare zaak." Het optimisme wordt niet enkel gevoed door de voorzichtig oprukkende conjunctuur. Ook de toekomstperspectieven van het spoorvervoer wenken. Meent Sonneveld: "De trein is hét middel bij uitstek voor het verkeer op middellange afstand van grote hoeveelheden op een regelmatige basis. De congestie op de weg, de milieuredenen en de verscherpte veiligheidsdirectieven spelen volledig in de kaart van het spoor. Voeg daarbij nog de stilaan openbloeiende Oosteuropese markt. Daar ligt een schat aan spoorinfrastructuur, terwijl de autowegen er lang niet altijd in goede staat verkeren en soms zelfs ontbre-

ken. Kortom, ons optimisme lijkt gewettigd."

Efficiënt

Ook de platte structuur en de frappant efficiënte organisatie vormen een bijzondere troef voor KVG. De nieuwkomer beheert met amper zestig medewerkers het ganse wagenpark in de verschillende landen. Volgens welingelichte bronnen hebben de grote concurrenten meer dan het dubbele aantal personeelsleden nodig, uitgerekend per wagen. "Onderhoud, herstel en reiniging besteden we uit. Dat is specialistenwerk. Het uitbesteden behoort trouwens tot de algemene trend in de sector," aldus Sonneveld. "De kwaliteitscontrole doen we vanzelfsprekend zelf. Daarvoor hebben we eigen technici in dienst. Zij voeren ook de dialoog met de klant en de constructeur als we wagens laten bouwen."

Over nog een andere "dialoog" is Sonneveld ook uitermate tevreden: de samenwerking met de NMBS en B-Cargo. Glimlacht hij: "Onze belangen lopen parallel. We willen beide zoveel mogelijk vracht op het spoor. De enige angst die ik koester, is dan ook dat er te veel spoorinfrastructuur opgegeven zou worden in Europa. Het moet de andere richting uit: we hebben meer en modernere infrastructuur nodig. Dan volgt een sterk spoor met een groot marktaandeel haast vanzelf."

Een formule met toekomst

Op 29 oktober organiseerde B-Cargo te Luik een studiedag over gecombineerd vervoer. Verscheidene gerenommeerde sprekers maakten er een stand van zaken op voor vertegenwoordigers van de voornaamste bedrijven uit de streek.

Bestuurder-directeur Louis Devillers van B-Cargo zette het belang van het gecombineerd vervoer voor de NMBS in de verf en wees op het succes ervan. In 1992 nam het gecombineerd vervoer 13,14 % van het totaal aantal ton/km voor zijn rekening. Voor 1994 wordt een aandeel van 20 % voorzien. "Gecombineerd vervoer betekent voor ons duidelijk een groeipool", bevestigde Devillers. Logisch besluit: de NMBS maakt de strategische keuze om, samen met haar binnen- en buitenlandse partners, deze vervoersvorm tot ontwikkeling te brengen. Waarom? "Omdat het ons de mogelijkheid biedt om een groot gedeelte van het marktaandeel dat we vroeger verloren te recupereren. En omdat de gemeenschap verwacht dat we op dit vlak initiatieven nemen."

Samenwerking en partnerschap

Hoe pakt B-Cargo het gecombineerd vervoer aan? "België is maar een klein land. Het gaat hier dus om een activiteit die voor 80 % een internationaal karakter heeft", verduidelijkt Devillers. "Samenwerking met andere netten is onontbeerlijk."

De kernidee is echter "organisatie". "Zij bepaalt twee fundamentele begrippen: kwaliteit en kosten. Slechts volledige treinen, met vertrek uit en aankomst in een beperkt aantal Belgische en buitenlandse terminals, scheppen de mogelijkheid om de criteria van prestatie, kosten en kwaliteit te halen", aldus Devillers.

Partnerschap mag daarbij niet uit het oog worden verloren. Gecombineerd vervoer is een solidaire ketting van diverse behandelingen die elk de tussenkomst van een verschillend métier vereisen. De NMBS concentreert zich op haar sterk punt, de spoorprestatie. De andere schakels worden het best toevertrouwd aan gespecialiseerde professionals.

Totale kwaliteit

Luc Mikolajczak, chief executive van TRW, vertegenwoordigde precies één van de hoger genoemde professionals. TRW is de belangrijkste operator van gecombineerd vervoer in België. Het bedrijf beheert de terminal van Antwerpen Schijnpoort en Interferry Terminal. In 1994 nam het 140.000 internationale zendingen voor zijn rekening, goed voor 250.000 TEU. "Tot voor enkele jaren had je een vervoer over een afstand van 1.000 tot 1.200 km nodig vooraleer gecombineerd verkeer rendabel werd. Dat is verleden tijd. Nu kunnen we al opereren in een straal van 600 km, dank zij de daling van de kosten en de stijging van de produktiviteit", stipte Mikolajczak aan.

Gecombineerd vervoer betekent echter ook werken op het scherp van de snee. De klanten eisen absolute stiptheid en steeds kortere vervoertijden. "Een vertraging van een half uur over een afstand van 600 km, kan zware proble-



Een formule met toekomst

men veroorzaken", waarschuwde Mikolajczak. "Daarom moet totale kwaliteit en volledige betrouwbaarheid nagestreefd worden." Tevens meende Mikolajczak dat het noodzakelijk is het nuttig laadvermogen te verhogen en de informatiestroom tussen de verschillende actoren efficiënter te maken. "De samenwerking tussen de netten en de operatoren is van cruciaal belang", wist Mikolajczak. Algemeen Directeur Marc Dubois van Ferry-Boats ging dieper in op de complementariteit van de verschillende transportmodi. "Beschouw het wegvervoer niet als een concurrent. De spoorweg is er een hulpmiddel van", pleitte Dubois. Hij brak een lans voor de aanpassing van de spoorweg aan zijn nieuwe rol. "Dat kan door de vereenvoudiging van de vervoerdocu-



Het Zwitsers voorbeeld

Een expert van het Zwitserse Federaal Bureau voor Transport lichtte tijdens het colloquium te Luik toe welke inspanningen zijn land levert om het gecombineerd vervoer tot volle wasdom te brengen. Nu reeds vertegenwoordigt het gecombineerd vervoer een derde van het totale spoorvervoer in Zwitserland.

"De explosie van de mobiliteit leidde tot een heroriëntatie van ons beleid, ten gunste van de trein en het gecombineerd vervoer", verklaarde Rolf Zimmermann. Tegen 2000 wordt een verdubbeling verwacht van het goederenvolume dat de Alpen over trekt. Dat leidt onvermijdelijk tot overbezetting van het wegennet.

Daarom ondersteunt Zwitserland actief het gecombineerd vervoer met fiscale stimuli en subsidies. Het zet gigantische bouwwerken in de steigers om het spoorwegennet aan te passen aan de uitdaging. Op korte termijn hebben de eerste werken al geleid tot een verdriedubbeling van de capaciteit in gecombineerd vervoer, op twee grote assen. De Gotthard-as is operationeel sedert 1 januari 1994. Rond 2005 wordt de nieuwe spoorlijn door de Alpen ingerezen.

"Gecombineerd vervoer is ook voor een land als België, dat veel transitverkeer verwerkt, een toekomstgerichte oplossing", concludeerde Zimmermann.

menten, kortere en strakke reistijden en totale kwaliteit. Kortom, door een perfecte service."

Verzekering "Alle risico's"

Nadat Marc Allégret (ere-inspecteur van de juridische directie van de SNCF) een uiteenzetting had gegeven over de juridische aspecten van het gecombineerd vervoer, stelde René De Niet de krachtlijnen voor van de verzekering van goederen in dit domein. Als directeur van de Europese verzekeringsmaatschappij van goederen en bagage, legde hij uit waarom het noodzakelijk is voor degene die een vracht toevertrouwt aan het gecombineerd vervoer, zichzelf te verzekeren.

Gezien het aantal tussenkomende partijen in de logistieke ketting van het gecombineerd vervoer, zal het immers nooit eenvoudig zijn de verantwoordelijkheid te bepalen in geval van schade. Bovendien is elke transportvorm onderworpen aan eigen verantwoordelijkheidsregels. De meest efficiënte oplossing is dus een verzekering "alle risico's" aan te gaan.

Gecombineerd de 21ste eeuw binnen

Euromodal 94 (Amsterdam, 3 november) was bescheidener van opzet dan de grootse evenementen die in 1990 te Brussel hun eerste editie kenden. Niettemin werden er ook deze keer boeiende visies op de ontwikkeling van het spoor/weg-vervoer uitgewisseld. Een greep uit het vat zeer concrete toekomstprojecten.



Zwitserland: Alptransit

Zwitserland (zie ook de bijdrage over het colloquium te Luik, blz 9) mag zich met recht en reden het laboratorium van het gecombineerd vervoer noemen. Jaarlijks passeert meer dan 20 miljoen ton vracht over de Zwitserse Alpen. Ongeveer 75 % daarvan maakt de rit per trein. Over afzienbare tijd wordt een verdubbeling van deze trafiek verwacht. Het Zwitserse antwoord op deze uitdaging heet Alptransit, een concept dat optimale transportservice koppelt aan milieuvriendelijke oplossingen. Daarom worden ernstige inspanningen geleverd om gecombineerd spoor/weg-vervoer te promoten. Het Alptransit-project bestaat uit 4 elementen:

- een nieuwe lijn Arth-Goldau-Lugano met tunnels onder de Gotthard en de Mont Cenis;
- een lijn van Frutigen naar de Rhone-vallei, via de Lötschberg-tunnel;
- de verbetering van de Simplon-lijn;
- verbeterde verbindingen met Oost-Zwitserland die inspikken op de evolutie van Oost-West goederenstromen.

Volgens Samuel Ruggli van het Zwitserse spoorbedrijf CFF zullen de effectieve werkzaamheden aan de grote projecten van start gaan in 1996 (bouw van de Gotthard- en Lötschberg-tunnel). De oplevering van het volledige project moet tussen 2004 en 2006 gebeuren.

Alptransit zal complementair zijn aan de bestaande verbindingen en bijdragen tot snellere transittijden en verbindingen, stiptheid en betere supervisie. Meer nog, ook opstoppingen, beperkingen op het gewicht van de transporten en reisbeperkingen zouden uit de wereld gelopen worden. Alles samen verhoogt dit in sterke mate de aantrekkelijkheid en competitiviteit van het gecombineerd vervoer.

Frankrijk: Na de TGV, de HGV

Dat de Fransen niet van een kleintje vervaard zijn, wordt eens te meer bewezen door het

HGV-project voor zwaar goederenvervoer, dat de overbelasting van autowegen en spoorwegen moet bestrijden. Het systeem is gebaseerd op een maximale aanwending van de intermodale techniek via shuttle-treinen voor vrachtwagens en hun chauffeurs.

Zegt Directeur Operaties Patric Charpentier van SNCF Fret: "De Franse Noord-Zuid zal compleet dichtgeslibd zijn voor 2010. De HGV-spoorweg moet de helft van het zware goederenvervoer op deze route overnemen. Dat stemt overeen met 8000 vrachtwagens per dag in elke richting."

De bouw van de HGV-spoorweg zou gespreid worden over de periode 2005-2030, inspeland op het opduiken van verzadigingspunten. De HGV zal niet "gevoed" worden door wettelijke beperkingen op het vrachtverkeer, maar vrij toegankelijk zijn voor alle vrachtwagens die voldoen aan de Europese normen. In de "hubs" van het systeem moet het voor de vrachtwagens mogelijk worden zonder reservering of wachttijden in minder dan 20 minuten "de trein te nemen". Afstanden vanaf 300 km worden overbrugd tegen een commerciële snelheid van meer dan 100 km/u. Voor de chauffeur van de vrachtwagen kan de tijd op de HGV gelden als wettelijk verplichte rusttijd.

Aan het concept hangt natuurlijk een stevig prijskaartje vast. Patric Charpentier vergelijkt de infrastructuurkosten van de HGV met deze



van een autoweg of een HST-lijn. Gezien de hoge sociaal-economische return, vindt hij het verdedigbaar dat de staat en de Europese Unie een substantiële bijdrage leveren. Voor de exploitatie zou een beroep gedaan worden op partners, zoals lokale besturen, autowegbedrijven en grote wegvervoerders.

Nederland: de Betuwelijn

Manager Strategic Development Johan ter Poorten van NS Cargo hield een gedreven pleidooi voor de onmiddellijke bouw van de Betuwe-lijn (van Rotterdam richting Oost). Volgens ter Poorten is de aanleg van deze verbinding, ondanks bedenkingen van ecologische en sociale aard die met de aanleg ervan gepaard gaan, een absolute noodzaak. Ze zou het treinverkeer en het gecombineerd vervoer een competitieve stimulans verschaffen om het vertrouwen van de vervoerders en de eindgebruikers te winnen. Een omvangrijke uitbreiding van de infrastructuur leidt, aldus ter Poorten tot betere efficiëntie en prijzen, groter geografisch bereik, hogere frequentie, stijgende betrouwbaarheid, kortere transit-tijden en meer flexibiliteit. De winnaar bij dit alles is de klant.

Denemarken: bruggehoofd

Nu Zweden en Finland tot de Europese Unie toetraden, zal ook de rol van Denemarken als Scandinavisch bruggehoofd nog toenemen. Naar we van Holger Hjort, Planning Director van DSB Gods, konden vernemen, focussen de Denen op een uitbreiding van de vaste verbindingen binnen Scandinavië. Tunnels en bruggen zullen het spoorvervoer versnellen en de capaciteit gevoelig verhogen in vergelijking met de huidige ferries.

Momenteel wordt een 8 km lange spoorwegtunnel gebouwd tussen Zeeland en het eiland Sprogø. Vanop Sprogø leidt nu reeds een nieuwe spoorwegbrug van 6,6 km naar Funen. De eerste treinen zouden door de tunnels rijden tegen begin 1997.

Daarenboven beslisten de Deense en Zweedse regeringen een vaste verbinding te bouwen tussen Malmö en Kopenhagen. Het project omvat kustinstallaties, een brug, kunstmatige eilanden en een tunnel. Als alles naar wens verloopt, krijgen Zweden en Noorwegen vanaf 2001 voor het eerst een vaste treinverbinding met het continent.

Bijdragen van sprekers uit Duitsland, Oostenrijk, Groot-Brittannië en Italië leerden dat het concept gecombineerd vervoer nu werkelijk aanvaard is als waardevol alternatief en als ondersteuning van een globale transportpolitiek. Tal van concrete projecten zijn in uitvoering of in voorbereiding. Hoewel nog niet alle technische en financiële hindernissen opgeruimd zijn, staan we duidelijk voor de grote doorbraak van het gecombineerd vervoer.

50.000 treinen

Al sinds 1963 pendelen de bekende blauwe Ford-treinen met onderdelen tussen de fabrieken in Keulen en Genk. Onlangs werd deze trafiek uitgebreid. Medio oktober 1994 vlagde Peter Heller, algemeen directeur van Ford Genk, de 50.000ste trein in de Limburgse fabriek voor auto-assemblage af. Het ziet er sterk naar uit dat het lang geen 30 jaar zal duren voor er kan geklonken worden op de volgende 50.000 treinen.



Momenteel produceert Ford Genk, de grootste Belgische auto-assembleur, de modellen Mondeo en Transit. Voor het vervoer van deze afgewerkte auto's worden klokvaste pendeltreinen ingezet. Dagelijks rijden vijf bloktreinen naar het Duitse Neuss. Naar Zeebrugge vertrekken er vier per dag. Dezer dagen wordt alles in gereedheid gebracht om ook een dagelijkse shuttle naar het Verenigd Koninkrijk op te starten. In totaal vervoeren deze pendeltreinen 1400 auto's per dag. Dat stemt overeen met ongeveer 65 % van de totale productie in Genk. Ook voor de toelevering doet Ford Genk een beroep op het spoor. Nu worden ook onderdelen van de Ford-kunststoffabriek in Berlijn per spoorwagengaan aangeleverd.

Hoofdpartner

Bij de plechtige afvlagging vertrouwde Peter Heller ons

toe: "Wij maken bewust gebruik van het vervoer per spoor omdat het perfect aansluit bij onze distributie-doelstellingen. Bovendien levert de trein een niet te onderschatten bijdrage tot milieubewust ondernemen. Sta me toe twee van de belangrijkste directe effecten op het milieu te vermelden. Ten eerste : minder druk vrachtverkeer op de weg betekent minder files en dus meteen ook minder energieverpilling, minder verkeerslawaaï en meer verkeersveiligheid. Ten tweede : betere, vlottere verkeersstromen in het belang van ons allen. We winnen er zelf als bedrijf ook bij. Uiteindelijk betekent dit immers minder energieverbruik en meer rijplezier voor onze klanten."

Over de economische impact van de transportlogistiek bij Ford Genk vernamen we graag wat meer. In zijn repliek wees Heller allereerst op enkele voorname elementen

van het transportdossier: de verwachte verdere stijging van de transportvolumes (op bepaalde hoofdasen tot ruim 40 % tegen het jaar 2000), de mogelijkheden van de Kanaaltunnel en de draaischijf-functie van de Benelux in de grote verkeersstromen, zeker ook in de automobielsector. Concludeerde hij: "Dit alles zal leiden tot een nieuwe, meer concurrentiële omgeving." Maar hoe speelt Ford Genk daar concreet op in ? Reageerde Heller: "Dat gebeurt in nauwe samenwerking met onze partners, onder wie de NMBS één van de belangrijke is. Als onze hoofdpartner gedurende 30 jaar speelt de NMBS hier samen met ons een pro-actieve rol. Op logistiek vlak streven we ernaar de benodigde onderdelen just-in-time aangeleverd te krijgen en de afgewerkte wagens snel, kwaliteitsbewust en efficiënt naar onze klanten te vervoeren.

50.000 treinen



Mega-distributieplein

Om een verdere verbetering van het distributiesysteem te verwezenlijken, werd zopas een nieuw logistiek project uitgewerkt. Beklemtoonde Heller: "Dat gebeurde in nauwe samenwerking met de spoorwegen." Hij voegde er in één adem ook het resultaat aan toe: "In plaats van vanuit de verschillende Ford-fabrieken in Genk, Keulen en Saarlouis de afgewerkte voertuigen per trein of vrachtwagen te versturen, wordt het grootste gedeelte van deze productie nu met klokvaste pendeltreinen naar een nieuw mega-distributieplein in Neuss gevoerd. Daar worden de wagens, alweer gebruik makend van klokvaste shuttle-treinen, verder vervoerd naar hun eindbestemming in

Duitsland, Denemarken, Oostenrijk, Zwitserland en zelfs Italië."

Op hun terugreis naar Neuss nemen de treinen in München BMW's mee. Deze auto's zijn bestemd voor Noord-Duitsland. Merkte Heller daarbij op: "Zo worden lege, onnodige transporten vermeden, wat zowel transport-economisch als ecologisch een bijzonder voordeel inhoudt." Niet alle afgewerkte auto's worden naar Neuss getransporteerd. De wagens voor Groot-Brittannië gaan rechtstreeks vanuit Genk op de trein naar Zeebrugge. Zo verloopt het ook met de nieuwe wagens voor Le Boulou en Boucau in Frankrijk. Gemiddeld gaan er 204 auto's mee met deze twee nagelnieuwe pendeltreinen. Naar Zeebrugge worden er dagelijks 863 vervoerd, verdeeld over de vier pendeltreinen.

Revolutionair

Louis Devillers, bestuurder-directeur B-Cargo, was eveneens van de partij bij de plechtige afvlagging. Hij roemde de nieuwe logistieke benadering, waarin Ford een heuse pioniersrol vervuld heeft. Het concept dat gebaseerd wordt op een mega-center (zoals Neuss) als draaischijf, spreekt hem ten zeerste aan.

Commentarieerde Devillers: "Het systeem biedt het voordeel dat de fabriek in Genk ontlast wordt van veel plaats opslopende en dure voorraden. Het maakt het mogelijk de volledige Mondeo-productie die in Europa verdeeld moet worden, optimaler en rationeler te beheren."

Eind augustus, nauwelijks zeven maanden na het praktisch opstarten van het concept, waren er vanuit Genk al meer dan 900.000 voertuigen

in Neuss aangekomen. Dat stemt overeen met een gemiddelde van vier treinen met 18 spoorwagens per dag. Devillers had nog meer interessante gegevens op zak. Hij becijferde dat Ford Genk tot voor kort ongeveer 170.000 voertuigen aan het spoor toevertrouwde per jaar. Dat komt neer op zowat 14.000 spoorwagens. Voegde Devillers er nog aan toe: "Dankzij het groeiend succes van de Mondeo zou dit cijfer sterk moeten kunnen stijgen. In het eerste semester van 1994 hebben we, alleen al op de verbindingen Genk-Zeebrugge en Genk-Neuss, 14.286 spoorwagens ingelegd. Er moet tevens de nadruk op gelegd worden dat Ford de eerste Europese autoconstructeur is om uit te pakken met dit revolutionaire logistiek systeem dat gebaseerd is op een mega-center."

Barometer

Tot slot bekeek Louis Devillers de vlotte samenwerking tussen de autosector en de spoorwegen. Lachte hij: "Meestal worden de auto en de trein als zware concurrenten beschouwd. Nochtans kan de ene echt niet zonder de andere bestaan. Zelfs vooraleer een auto vorm krijgt, hebben hele treinen grondstoffen en grote hoeveelheden onderdelen naar de montageketens vervoerd. De auto-industrie is trouwens één van de voornaamste barometers van de hedendaagse economische bedrijvigheid en een ontzettend belangrijke sector in de Belgische nijverheid. Op wereldvlak assembleren we nog altijd de meeste auto's per inwoner. Dat danken we aan onze gunstige ligging in het hart van de Europese Unie, aan de ervaring en de grote bekwaamheid van onze werknemers en aan de goed

Als de auto de trein neemt

uitgebouwde communicatienetten."

Dat impliceert dat de autonijverheid ook een belangrijke partner voor B-Cargo is.

"Jazeker," gaf Devillers toe. "Door een aanzienlijke transportcapaciteit te bieden, spelen de spoorwegen al ettelijke jaren een actieve rol bij de bevoorrading en de verdeling van de producten van de automobielsector. Het globaal verkeer in deze bedrijfstak omvat jaarlijks ongeveer 150.000 spoorwagens."

Devillers had nog een aangename verrassing in petto voor grote spoorklanten als Ford. Verklaarde hij: "Het herstructureringsplan 'Goederen', dat onlangs door de Raad van Bestuur aanvaard werd, moet aan de grote klanten een betere dienstverlening en een grotere betrouwbaarheid garanderen. In dit verband kunnen we nog vermelden dat de kosten voor aansluitingssporen in de toekomst volledig door de NMBS gedragen zullen worden. Met "grote klanten" bedoelen we hoofdzakelijk degenen die een beroep doen op de techniek van de gesloten treinen."

Volgende afspraak bij het vertrek van de 100.000ste trein uit Genk.

Voor alles is er een eerste keer. Het spoorverkeer ontsnapt niet aan deze regel. Zo zette op 14 december 1994 een trein van 22 wagens, beladen met Renaults, vanuit het station van Vilvoorde koers op Groot-Brittannië, via de Chunnel. Een première.

De trein vertrok 's avonds uit Vilvoorde en kwam 's anderendaags in de late namiddag aan te Southampton (Zuid-Engeland). Om meer dan één reden was dit een bijzondere gebeurtenis. De 22 vier-assige en 31 meter lange STVA-wagens met dubbele vloer, vormden van kop tot staart een lint van ongeveer 700 meter. De gewone lengte van de treinen op ons net komt nochtans slechts in de buurt van 600 meter.

Een ander opmerkelijk gegeven was dat de 336 auto's aan boord, eens gelost, een file van

anderhalve kilometer zouden kunnen vormen op de Engelse wegen.

Het laden van de wagens gebeurde door de Compagnie d'Affrètement et de Transport (CAT - BELGE), een Renault-filiaal.

December 1994 is dus een mijlpaal in de geschiedenis van het spoorvervoer: voor de eerste keer besliste een grote autoconstructeur om de Eurotunnel te nemen vanuit België. De nieuwe spoorpiste schept trouwens mooie verwachtingen voor deze niche, gezien binnen de veertien dagen reeds drie andere transporten de eersteling opvolgden.

De krantekoppen haalde de eerste autotrein onder het Kanaal niet, maar wij vonden het wel de moeite waard om er een kolommetje aan te besteden.



American Circus

Dit najaar reisde het befaamde American Circus van de haast legendarische Italiaanse artiestenfamilie Togni door België. Het grootste rondtrekkende circus koos het spoor als transportmiddel. Ook de witte tijgers, de beren, de paarden én de 15 olifanten namen een treinkaartje.

Een stationschef ziet niet elke dag 15 olifanten op of van de trein stappen. "Die kolossen waren de blikvanger, maar vormden vrijwel geen enkel transportprobleem," verklaart een zichtbaar tevreden André Robert, B-Cargo-verantwoordelijke voor "bijzonder vervoer", "gevaarlijke producten" en "militaire transporten". Hij stelt ons het American Circus en het opmerkelijke vervoer voor.

Gemakkelijke passagiers

Lacht André Robert: "Eigenlijk zijn die olifanten gemakkelijke passagiers. Ze hebben voldoende aan een stevig tabouret om in en uit de wagen te stappen." Voegt er snel aan toe: "Op voorwaarde dat hun vaste begeleiders bij hen zijn. Eenmaal in de wagen, worden ze gewoon vastgelegd aan een ketting. Als ze genoeg gegeten en gedronken hebben, ver-

loopt de tocht probleemloos. Toch blijven het wilde dieren die onder controle moeten gehouden worden, opdat de wagen geen schade zou oplopen."

Dat eten en drinken vormde een attractie op zich. Geregeld werd de brandweer erbij geroepen om de immense lieverds hun honderden liter water te bezorgen bij het op- of uitstappen. Met een bubbelend flesje bronwater nemen ze geen genoegen. Soms kregen ze een wasbeurt, meteen goed voor alweer 400 liter water.

Langste trein

De olifanten en de paarden kregen in totaal acht wagens van het type-Gbs ter beschikking. De tijgers en beren bleven in hun kooiwagens, die op één van de 38 Ks-wagens getrokken werden. Daar vonden ook het overige circusmateriaal en tal van caravans een onderkomen. "De caravans met hun kleine wielen waren het enige knelpunt," aldus André Robert. "Dankzij een speciaal leisysteem liep ook dat transport van een leien dakje. Je moest er gewoon op letten dat de dissel in de richting van het ontvrachten gericht werd en dat het materiaal degelijk vastgesnoerd werd. Die verrichtingen wer-



den uitgevoerd door het circuspersoneel zelf, met wie wij uitstekende contacten opgebouwd hebben. Dat blijken vakmensen in alles. Het is echt prettig samenwerken met hen."

Samen vormden de 46 tweewassige wagens de langste trein op het net. "Het is een speciale trein, maar hij blijft wel binnen het profiel," vult André Robert aan.

Glamour

Groots, spektakelrijk, adembenemend. Die etiketten passen op de hele onderneming - van transport tot opbouw en uiteraard ook de show. Het American Circus mag dan al Italiaanse wortels hebben en geleid worden door de Turijnse artiestenfamilie Togni, het doet zijn "Amerikaanse" naam alle eer aan. In de Verenigde Staten geven de circussen doorgaans een (nog) sensationeler show



ten beste dan we in Europa gewoon zijn. Of denken we dat enkel omdat de afmetingen er groter uitvallen en de glamour optimaal verzorgd wordt?

Het "Italiaanse" American Circus past dezelfde glitterknepen toe en bereikt daarmee een onvergetelijk en vaak verrassend spektakel. In deze tv- en zap-tijden is dat geen evidentie meer. Toch weten de Togni's te bekoren, niet alleen met hun traditionele acts, niet alleen met de clowns, de acrobaten en dompteurs, maar bijvoorbeeld ook met waaghalzen die hun motor wilde rondjes laten maken in een metalen cilinder. Kippevel gegarandeerd.

Ringling Bros en Barnum & Baileys

Ook de tent zelf verdient superlatieven. Ze biedt plaats aan 4500 toeschouwers en telt drie pistes. Voor sommige

nummers worden de drie normale pistes samengevoegd tot één arena. Dat gebeurt onder meer voor het nummer met de olifanten. De opstelling doet sterk denken aan de Amerikaanse spektakels van de roemruchte Ringling Bros en het Barnum & Baileys Circus, die optreden in halls met meer dan 50.000 toeschouwers.

Die inspiratie is geen toeval. De Togni's traden immers een tijdlang zelf op in deze Amerikaanse circus-monumenten. In 1963 stichtten ze er hun eigen circus, maar kozen al gauw het Italiaanse Turijn als vaste uitvalsbasis. Van daaruit maken ze geregeld tournees door Europa. Hun tours impliceren een verplaatsing van 400 medewerkers, 200 dieren en 220 wagens.

De tijd van de klant

Alleen al de verhuizingen zijn een huzarenstukje. Voor een

groot gedeelte van het transport doen de Togni's een beroep op het spoor. In nauw overleg spreken de artiesten en de B-Cargo-betrokkenen de speciale wensen en de tijden af. "Een onmiskenbaar bewijs dat de NMBS punctueel, maatgericht en flexibel kan werken," beklemtoont André Robert in zijn Brusselse kantoor. We spraken hem in de namiddag. Die ochtend om zes uur waren de dieren en de wagens in het Thurn & Taxisstation gelost om naar de Brusselse staanplaats in de Noordwijk geleid te worden. De olifanten legden het traject tot in de buurt van het President's Hotel zelfs te voet af. En de spoormannen? Zij hielpen en bewezen eens te meer dat het nieuwste concept in de dienstverlening, "service-time", geen loos begrip is voor hen. Dit principe, dat uitvoerig uitgelegd wordt in het boek "De tijd van de klant" (van Fransman Jean-Luc Fessard en Belg Paul Meert, november 1994) zet uiteen hoe de dienstverlener en de fabrikant moeten leren denken vanuit het perspectief van de klant. In het boek staan geen voorbeelden over het transport van het grootste rondreizende circus. Kan er voor een volgende editie ruimte ingelast worden voor dit "service-tijd"-staaltje van de NMBS?

Maatgesneden oplossing

“Voor de klant betekenen we niet zomaar een factuur, maar een naadloze maatgesneden oplossing.” Met die even fraaie als oprecht gemeente volzin stelt marketing manager Gilbert Vanooteghem het Belgische filiaal van transportgigant Andrea Merzario voor. Portret van een expediteur die het belang van het spoor bijzonder waardeert.



Gilbert Vanooteghem (Andrea Merzario Belgium): “De hamvraag luidt eigenlijk als volgt: hoe kunnen we de diverse vervoersdragers optimaal samenvoegen?”

Het Belgische Merzario-team houdt kantoor in de Antwerpse haven. “Die lokatie mag niet verbazen. De Belgische havens zorgen voor een groot deel van ons volume,” legt Vanooteghem uit. Vandaag kennen we Merzario als een expediteur die alle transportmogelijkheden aanbiedt en desgewenst een deur-tot-deur dienst levert. Ook de aard van de vracht bestrijkt een brede waaier, zodat de wat vage term “general cargo” als enige mogelijke synthese overblijft. De meest diverse bedrijfstakken komen daarbij aan bod, van voeding over petrochemie tot staal en zowat alle tussenliggende sectoren.

Samenwerking

Traditie en innovatiedrang vormen geen onmogelijke paradox, zo bewijst Merzario.

Het Italiaanse moederbedrijf werd al in 1835 in Milaan boven de doopvont gehouden. In het eerste driekwart deel van deze eeuw maakte de snelgroeier onder meer furore met scheepvaartlijnen op het Midden-Oosten. Pakweg twintig jaar geleden werd de inmiddels stevig vertakte groep grondig doorgelicht. Daaruit sproot een stroomlijning voort, waarbij de eigen schepen afgestoten werden en alle troeven gezet werden op de expeditie.

Vat Vanooteghem samen: “Onze rol bestaat uit het versturen en opvolgen. We hebben geen eigen overslag of voorraadbeheer, wat evenwel niet betekent dat we er niet voor zouden zorgen dat al deze taken feilloos uitgevoerd worden. Samenwerking is daarbij het sleutelwoord. Zonodig zoeken we ook de gespecialiseerde expediteurs en lijnagenten op om samen een oplossing uit te dokteren.” Naast samenwerking prijkt ook integratie en combinatie bovenaan op de prioriteitenlijst van Vanooteghem. Licht hij toe: “De hamvraag luidt eigenlijk als volgt: hoe kunnen we de diverse vervoersdragers optimaal samenvoegen? We zoeken overigens niet alleen naar de meest voordelige combinatie. Ook de geïntegreerde

logistiek staat ons stevast voor ogen. In de huidige economie (zeg maar wereldeconomie) is het immers overduidelijk dat een efficiënt logistiek management van cruciale betekenis is voor de concurrentiekracht van een onderneming. In die zin willen wij dan ook een (belangrijk) steentje daartoe bijdragen voor onze klanten.”

Wereldkaart

Dat klinkt mooi, maar hoe organiseert Merzario zich concreet om die doelstellingen te realiseren? Als antwoord overhandigt Vanooteghem ons een indrukwekkende wereldkaart met de commerciële structuur van Andrea Merzario. Geografisch telt de groep drie hoofdafdelingen: Merzario Italy, Merzario Europe en Merzario Overseas (Midden-Oosten, Verre Oosten, Noord- en Latijns-Amerika en zelfs Oceanië). Er wordt zowel gewerkt met eigen filialen als met agenten. Naast de geografische reikwijdte staat de produktdiversificatie. We treffen onder meer luchtcargo, verhuisdiensten en zelfs een beursafdeling aan. Die laatste belegt echter geen geld. Het gaat hier wel degelijk om de inrichting van industriebeurzen. Merzario's



International Fair Division levert een all round-service voor allerhande beursstanden. Maar wij zoomen uiteraard in op de afdeling Freight Forwarding. Daarin vinden we twee luiken: volledige ladingen en groupage.

Draaischijf

In de forwarding bekleedt Merzario een bijzonder sterke positie op de lijn Italië-Groot-Brittannië en Italië-België. Eigenlijk neemt ons land een belangrijke plaats op beide drukke routes in. Het Brits-Italiaanse transport loopt immers over Zeebrugge. Daar wordt een beroep gedaan op de overslagdiensten van Ferry-Boats, die de containers of wissellaadbakken van het schip op de trein hijsen en vice versa.

De trein? "Ja," knikt Vanooteghem enthousiast, "Merzario biedt als industrieel transporteur dagelijks een trein tussen Zeebrugge en Melzo (in de buurt van Milaan) aan. Vanuit Melzo kunnen zeer vlot alle Italiaanse bestemmingen bediend worden." Voegt er prompt aan toe: "Schrijf maar twee treinen, want de lijn loopt dagelijks heen en terug. We zijn altijd een pionier geweest op het gebied van

intermodaal vervoer, waarbij de trein de lange trajecten over het land voor zijn rekening neemt."

Zeebrugge is niet de enige belangrijke Belgische plaats in het organogram van Merzario Europe. "Dankzij de goed werkende havens en de vlotte samenwerking met de spoorwegen, fungeert België als een voorname draaischijf. In de haven van Antwerpen hebben we bijvoorbeeld ook veel cargo voor of van het Midden- en het Verre Oosten."

Intermodaal

Al op zeer korte termijn kan het vervoer per spoor sterk toenemen. Merzario boort immers een nieuwe trafiek aan tussen België en Spanje. "Voor dergelijke transporten wenkt de toekomst," meent Vanooteghem. "We mikken op intermodaal vervoer, dat volgens alle prognoses en audits een enorme expansie mag verwachten in de volgende jaren. Hoe meer het wegennet dichtslibt, hoe meer het spoor naar voor geschoven wordt. Ook omwille van ecologische overwegingen behoren de lange trajecten over land sowieso tot het spoordomein. Als je daarbij kan werken met volle treinen, zoals wij die aanbieden, dan krijg je tevens een door-

slaggevend economisch voordeel: het prijskaartje wordt lichter."

De kritiek dat het internationale spoorverkeer niet voldoende zou beantwoorden aan de rigoureuze eisen van economische flexibiliteit, wuift Vanooteghem weg: "Wat bedoel je met flexibiliteit? We bieden elke dag treinen aan, die stipt het afgesproken tijdschema volgen. Eventuele bufferopslagen of het natransport zorgen voor een levering op het gewenste tijdstip. Wat wil je meer? Flexibiliteit betekent immers geen chaos. Misschien klinkt het paradoxaal, maar hoe flexibeler je wil werken, hoe strenger en exacter je moet plannen. Planning is trouwens ook de essentie van just-in-time. Om op zulke eisen in te gaan, zorgen wij voor een programma, waarin de trein doorgaans een hoofdrol wegkaapt. We stellen daarbij stevast overeenkomsten op volgens de specifieke eisen van de klant."

De constante vernieuwing uitte zich onlangs nog in de bestelling van een splinter-nieuwe vloot van 150 wissellaadkisten, die bij de Belgische constructeur Van Hool gefabriceerd werden. Daarnaast verschenen nog eens 100 nieuwe containers in het Merzario-park. "De voorkeur gaat steeds vaker uit naar wissellaadkisten omdat ze veel flexibeler zijn bij het lossen en laden dan de klassieke containers," zo vertrouwt Vanooteghem ons nog toe bij het uitwuiwen.



MEER INFO
OVER EURAILCARGO?

De nieuwe bestemmingen vindt u hieronder. Voor uitgebreidere informatie stuurt u uw visitekaartje naar B-Cargo, Ravensteinstraat 60/29, 1000 Brussel of belt u op het nummer 02/525.46.62

HET TRANSPORT VERLEG ZIJN GRENZEN.

Het Europa van morgen vormt een nieuwe uitdaging voor het goederen-transport. De Belgische Spoorwegen zijn er klaar voor. Want met B-Cargo stellen ze hun jarenlange ervaring in dienst van de toekomst. Een toekomst zonder grenzen.

Als zelfstandige entiteit binnen de Belgische Spoorwegen, koppelt B-Cargo snelheid en service aan flexibiliteit en betrouwbaarheid.

Ofwel reizen uw goederen in volledige treinen, echt maatwerk afgestemd op uw organisatie.

Ofwel doet u, voor kleinere ladingen, een beroep op de dagelijkse EurailCargo treinen naar Zuid-Frankrijk, Oost-Oostenrijk, Zuid-Duitsland, Scandinavië en nu ook naar de nieuwe bestemmingen: Zwitserland, de regio München en West-Oostenrijk. Deze treinen rijden snel, betrouwbaar, klokvast en zonder grensopthoud.

Kortom, ze bieden u de beste transportkwaliteit voor het nieuwe Europa.

Wenst u te vernemen hoe B-Cargo nu reeds de grenzen verlegt voor het transport van de toekomst?

Contacteer dan uw commercieel afgevaardigde van B-Cargo.



DE NIEUWE IMPULS IN EUROPEES TRANSPORT.

B-Cargo in uw regio: Brussel - Tel. 02/525.26.24 · Antwerpen - Tel. 03/272.07.22 · Gent - Tel. 09/241.23.61 · Brugge - Tel. 050/38.81.64 · Charleroi - Tel. 071/60.23.60 · Liège - Tel. 041/23.63.13.

B-Cargo Hoofdzetel: Brussel - Tel. 02/525.46.62.

B-Cargo in het buitenland: Köln - Tel. (49) 221/13.47.61 · Basel - Tel. (41) 61/27.27.285 · Paris - Tel. (33) 1/42.09.13.13.