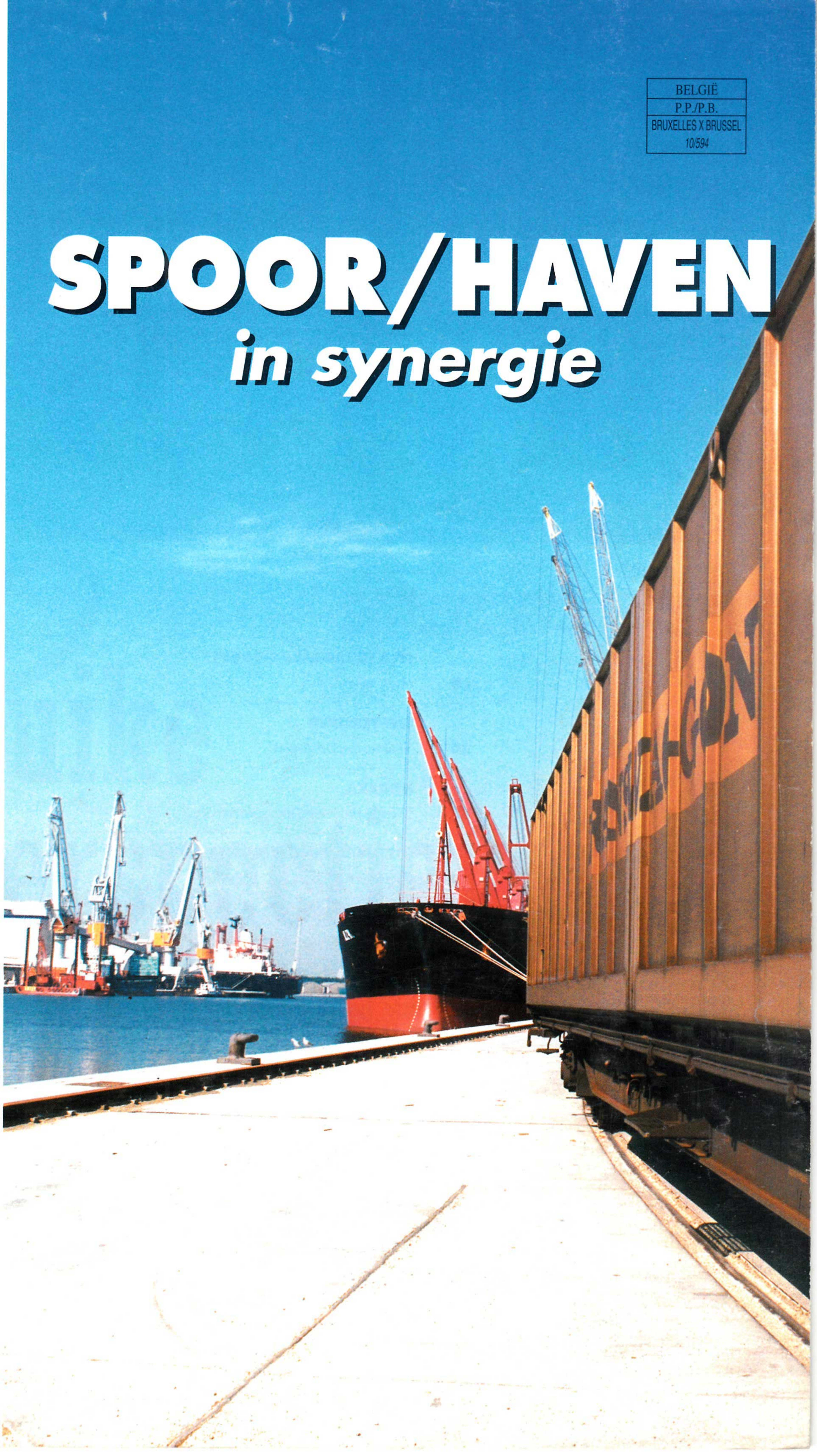


B-CARGO^{news}

Tweemaandelijks
2/95

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

SPOOR/HAVEN *in synergie*



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

Verantwoordelijke 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



INHOUD

HEROPLAVING GOEDERENVERVOER

3 Puike perspectieven na een voortreffelijk 1994.

RAILEDI

7 Nu al op de trein van de 21^{ste} eeuw.

DE HAVEN

10 Betere infrastructuur en optimalisering dienstverlening.

INTERFERRY

13 De wind in de rug.

BASF

15 Chemiereus kiest voor de trein.

CITA (BRAMBLES GROUP)

18 Meer "all-in".

WESTERLUND

20 Vooruit met het papier!

NOREXA

22 Nieuwe producten met spoor-service.

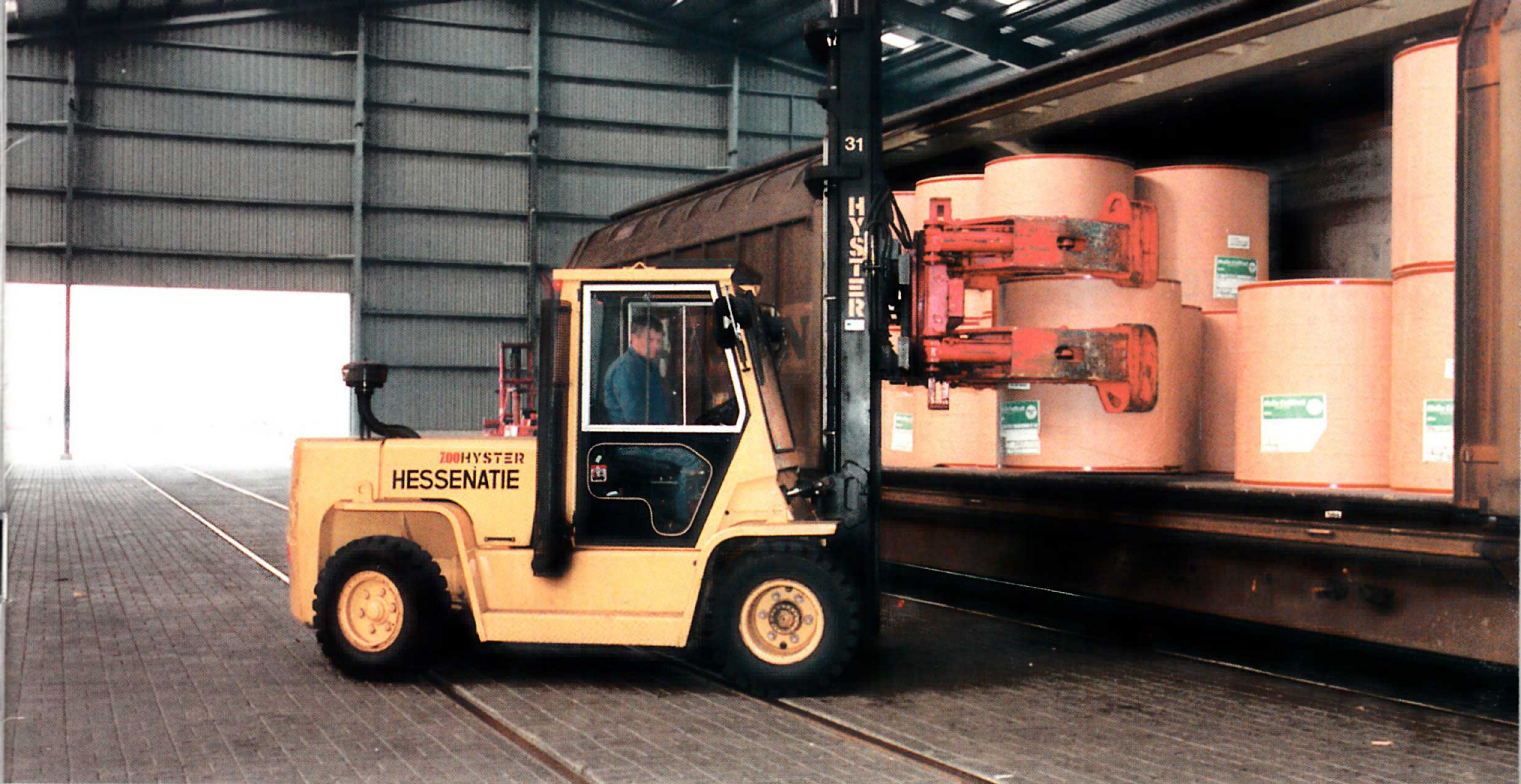
UITZONDERLIJK VERVOER

24 Trein vervoert brug.

Marcel Verslype aan het hoofd van B-Cargo



Op 24 maart heeft de heer Louis Devillers om persoonlijke redenen het mandaat van bestuurder-directeur, dat hij aan het hoofd van B-Cargo bekleedde, opnieuw in handen van de Raad van Bestuur gegeven. De Raad heeft de heer Marcel Verslype belast met de uitoefening van dit mandaat tot het in oktober van dit jaar verstrijkt. De heer Verslype is econoom van opleiding. Zijn spoorwegcarrière begon in 1975 bij de afdeling Goederen van de toenmalige Handelsdirectie. Na verscheidene jaren bij de dienst Reizigers, werd hij in 1989 naar het Kabinet van Karel Van Miert, Europees Commissaris, geroepen, waar hij o.a. belast werd met het vervoersbeleid. In 1992 werd hij kabinetschef van de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen. Als expert bij de Algemene Vervoersdirectie van de Europese Commissie volgde Marcel Verslype o.a. het dossier „Gecombineerd Vervoer” op de voet. Dat neemt ongetwijfeld ook een belangrijke plaats in op het bureau van het hoofd van B-Cargo.



Goederentransport

Puik perspectieven

Ongetwijfeld was 1994 een belangrijk jaar voor het vrachtvervoer van de NMBS. De afspraak werd niet gemist. Het goederentransport knoopte opnieuw aan bij voortreffelijke resultaten. Wilfried Moons, NMBS-afdelingschef Planning Goederen, blikt even terug. En kijkt vooral vooruit.

We zijn sterk vooruitgegaan in de markten waarin we absoluut betere resultaten willen. Dat is beslist het belangrijkste in de analyse van 1994," zo begint Wilfried Moons zijn doorlichting van de recente resultaten. Het goederentransport heeft een ronduit uitstekend jaar achter de rug. Alleen het aantal ton van het binnenslands verspreid verkeer daalde licht. Maar dit type verkeer staat niet bovenaan op de prioriteitenlijst. "Klopt", geeft Moons toe, "maar dat betekent zeker niet dat we dat vervoer zouden afbouwen.

Integendeel, we willen ook op dat gebied ons mannetje staan waar we dat competitief kunnen. Alleen trekken we niet langer onrendabele en niet performante trafieken aan." Bijzonder goed nieuws komt er van het gecombineerd vervoer, dat er een royale 20 % op vooruitging. De gesloten treinen stegen eveneens met stip: met nagenoeg 8 %. Gaat Moons verder: "Globaal gezien vervoerden we in 1994 ongeveer 63,4 miljoen ton, een stijging met 9,9 % ten opzichte van 1993. Dat was echter een zwak jaar. Het verlies ten opzichte

Puik perspectieven

van 1992 (62,3 miljoen ton) hebben we nochtans meer dan goedgemaakt."

Alweer nieuwe EurailCargo

Dit betekent zeker niet dat de NMBS en haar goederenafdeling B-Cargo nu op hun lauweren rusten. De puikere resultaten worden gewikt en gewogen in het licht van performante perspectieven. Neem nu het grensoverschrijdend verspreid verkeer. In die belangrijke niche wordt zeker de troef van de kwaliteitstreinen EurailCargo nog beter uitgespeeld. Even opfrissen: een EurailCargo-goederentrein bundelt afzonderlijke of kleine groepen wagenladingen. Hij brengt ze gegarandeerd klokvast naar vaste buitenlandse bestemmingen, net als een internationale reizigerstrein. Door de rechtstreekse lijn, het uitschakelen van stilstand aan de grens en het terugdringen van rangeringen tot een absoluut minimum, wordt enorm veel bespaard op tijd en kosten.

De EurailCargo's doen het meer dan uitstekend. Zo stij-



gen, bijvoorbeeld, de Scaldo naar Oostenrijk met 32 %, van Oostenrijk met 47 %, de Norlink naar Zweden met 16 % en van Zweden zelfs met 100 %. Vorig jaar al kwamen er twee lijnen bij: de Belalpia naar de regio München en westelijk Oostenrijk, en de Belvetic, die naar Bazel rijdt en daar aansluiting geeft naar alle belangrijke Zwitserse stations. De overige EurailCargo's pendelen tussen een Belgisch vormingsstation en Zuidoost-Frankrijk (de Interdelta), Scandinavië (de Norlink), Midden- en Zuid-Duitsland (de Cargo Bayern), Wenen en oostelijk Oostenrijk (de Scaldo). Vorig jaar werd de maximaal toegelaten tonnage van de Norlink en de Scaldo opgetrokken van 1300 tot 1600 ton. Vertrouwt Moons ons toe: "De Deutsche Bahn heeft het succes van de EurailCargo's goed in de gaten. Ze heeft ervoor de nieuwste, sterkere locomotieven ingezet."

Moons heeft een primeur in petto: "In mei 1995 gaat de Norlink-II van start. Het verschil? De huidige Norlink vertrekt eigenlijk op de ochtend van dag-B op de verzamelplaats in Kinkempois. Tijdens de nacht van dag-A naar dag-B worden de wagens enkel naar Kinkempois gereden. Deze lijn blijft behouden, maar krijgt er de Norlink-II naast, die al meteen 's avonds van dag-A vertrekt, zodat hij op dag-C al tot vrijwel in het midden van Zweden geraakt. De Norlink-I garandeert dat slechts voor een aantal plaatsen. Wie zijn vracht iets verder wil, moet wachten tot dag-D. De Norlink-II zal in in Merelbeke vertrekken en wagens opnemen in Hasselt en eventueel in Montzen. Er wordt voornamelijk gemikt op transporten uit Zeeuws-Vlaanderen, de regio Zeebrugge-Gent (met onder meer trafiek voor Volvo) en de regio Hasselt (met onder meer



staal voor ALZ en SMG in Genk)."

Doorbraak gecombineerd vervoer

Voor het gecombineerd vervoer bracht 1994 onmiskenbaar dé doorbraak. "De toename met ruim 20 % danken we niet alleen aan de verbeterde conjunctuur en de dichtslibbende wegen. Het succes moeten we in hoge mate toeschrijven aan onze verbeterde kwaliteit," analyseert Moons. "Belangrijk hierbij is ons naaf en spaak-concept, beter gekend onder de Engelse benaming hub and spoke. Dit kwam tot stand in nauwe samenwerking met de verschillende netten en met partners. Ik vermeld hier het Qualitynet van Intercontainer, dat in België vertegenwoordigd wordt door Interferry en Metz-Sablon als draaischijf gebruikt. Daarnaast is er Cortax van TRW, waarbij zendingen uit gans het land

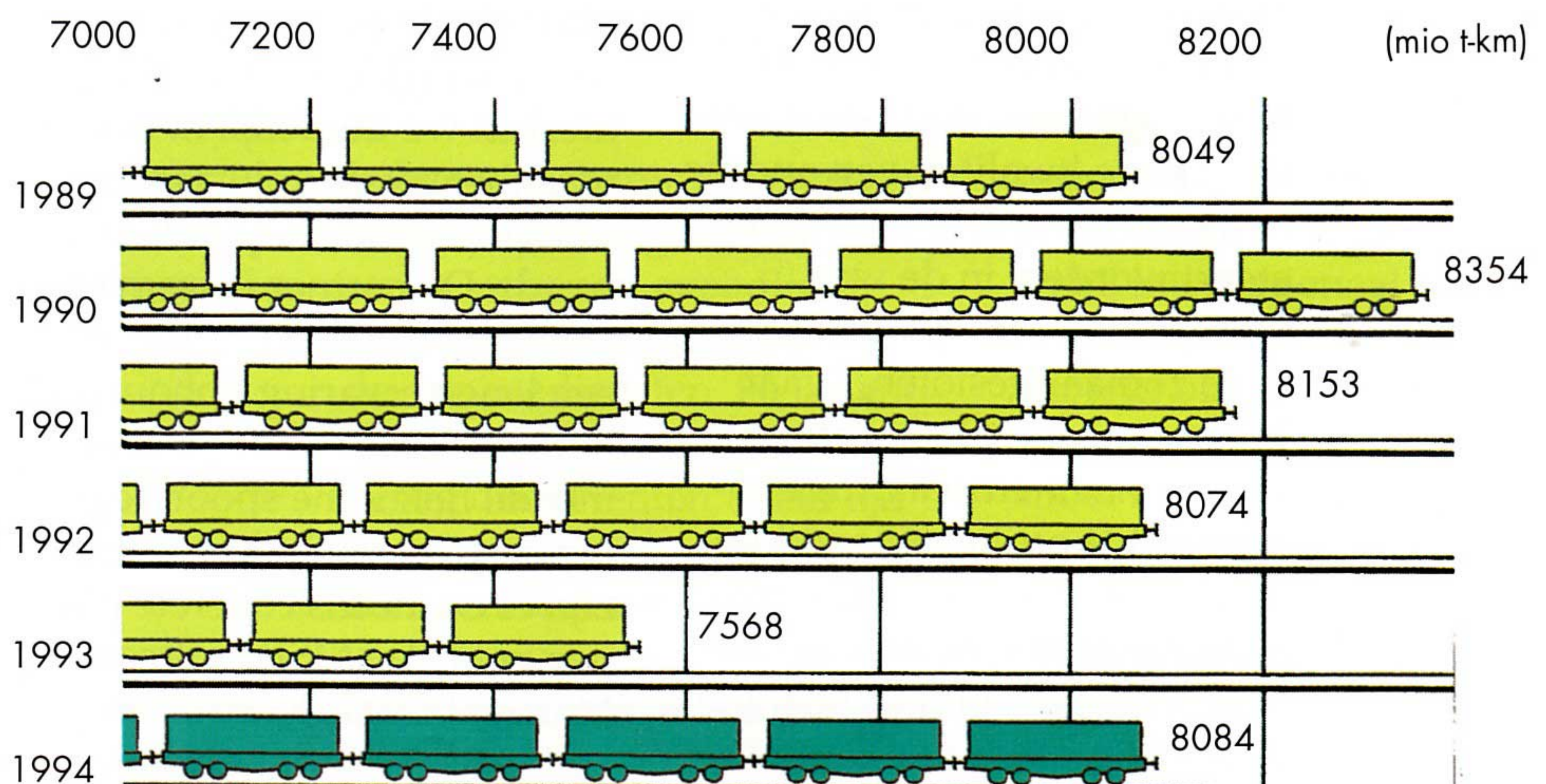
samenkomen in Schaarbeek en van daaruit in gesloten treinen verder reizen."

Bij het naaf en spaak-concept worden de verschillende terminals met "antennetreinen" (de spaken) aangesloten op een draaischijf (de naaf). Daar worden de "antennes" gerangeerd en worden de wagens opgenomen in treinen die rechtstreeks naar hun buitenlandse bestemming gaan. Deze bestemming kan een belangrijke terminal zijn of een buitenlandse draaischijf zoals Milano of Port Bou. Het grote voordeel van dergelijke systemen is de betrouwbaarheid en het feit dat men alle verbindingen kan aanbieden. "Zelfs al meteen bij het opstarten van een nieuwe terminal kan je met zo'n systeem onmiddellijk alle verbindingen aanbieden," vervolledigt Moons.

Om de verbeterde kwaliteit en

het betere aanbod te beklemtonen, gaat hij verder: "Het opstarten van Dry Port Muizen, samen met onze partner Ferry-Boats, was een andere mijlpaal in 1994. De term is hier niet slecht gekozen, vermits de echte mijlpaal vlakbij in Mechelen - het inititiële knooppunt van het Belgisch spoorwegnet - staat. Via Dry Port Muizen spelen we in op de opening van de Kanaaltunnel, door een rechtstreekse verbinding met Willesden (bij Londen) op te starten. Er zijn echter ook verbindingen met Duisburg, Spanje en Marokko, Frankrijk en de draaischijven Schaarbeek, Metz en Muizen zelf. In Muizen hebben we immers ook een draaischijf voor het binnenlands containerverkeer opgebouwd. Dry Port Muizen heeft dan ook een riant toekomst."

Goederenvervoer per wagenladingen





Betere oogst

"U merkt het, we stoten niet zomaar bedieningspunten of trafieken af," lacht Moons, die van de gelegenheid gebruik maakt om enkele kwakkels recht te zetten. Het herstructureringsplan voor het goederenverkeer werd hier en daar erg selectief gepresenteerd. Het werd voorgesteld alsof de NMBS en B-Cargo zomaar aansluitingen en diensten zouden afschaffen. Niets is minder waar. Er worden wel enkele onrendabele en oncompetitieve bedieningspunten gesloten. Dit komt echter neer op wieden om een betere, rijkere en grotere oogst te krijgen.

"Bij de vermelding dat 30 % van de bedieningspunten buiten dienst gesteld worden, heeft men er lang niet overal aan toegevoegd dat het in werkelijkheid gaat om welgeteld 1,87 % van het aantal wagens en minder dan 1 % van de omzet. Daarvoor hielden we 30 % van de installaties open. Dat is niet alleen een ontzettend hoge kost, maar staat ook een betere kwaliteit van andere bedieningspunten, die nu versterkt worden, in de weg."

"Bovendien hebben we nergens zomaar gesloten," gaat Moons verder. "Installaties die zonder noemenswaardige bijkomende kosten bediend kunnen worden of die een enorme potentie naar toekomstige trafieken hebben, blijven behouden. We gaan dus zeer prag-

matisch tewerk. Van een lineaire afschaffing is geen sprake."

Boom bij spits af

Tot de verbeterde kwaliteit behoort ook de oprichting van multifunctionele spoorplatforms (MSP's). Zoals het gecombineerd vervoer zijn geschikte terminals en dry ports kent, krijgt het conventioneel vervoer nu hypermoderne MSP's met een sterke service. "Dit past in het perspectief van het aanbieden van een totaal logistiek concept," legt Moons uit. "We willen de klant desgewenst een deur-tot-deur met een all in-garantie kunnen geven. Die trend leeft trouwens sterk in de industrie. Bovendien kunnen ook klanten zonder eigen spooraansluiting op die manier een beroep doen op het spoor. Het eerste en/of het laatste deel wordt dan afgelegd met de vrachtwagen of oplegger."

Essentieel bij de oprichting van MSP's is de samenwerking met een industriële partner. Dat merken we duidelijk in Boom, waar het eerste volwaardige MSP in mei 1995 operationeel wordt. De partner is wegvervoerder NV DE VOS, die al een lange ervaring opbouwde in het deur-tot-deur-systeem met de Belgische spoorwegmaatschappij. Ondertussen zijn er eveneens concrete plannen voor een MSP in Bressoux, Manage, Genk, Kortrijk en Schaarbeek. Voor bepaalde

zogenaamde "houtstations" wordt een aparte organisatie voorzien.

Kwaliteitscharters

We ronden het overzicht af met het actuele thema bij uitstek: de "kwaliteitscharters". Legt Moons uit: "We sluiten nu al kwaliteitscontracten af, waarbij we ons inpassen in de filosofie van integrale kwaliteitszorg of ISO 9002-normen van de klant. We schrijven ons dan in dergelijk systeem in voor welbepaalde trafieken. Alle wagens daarvoor volgen we centraal op. Als er nog maar een probleem dreigt de kop op te steken, lichten we de klant onmiddellijk in. Het kan immers ontzettend belangrijk zijn dat een klant tijdig weet dat een bepaalde trein een uur vertraging oploopt."

De NMBS en B-Cargo kregen al zeer positieve reacties op de kwaliteitscharters. "We gaan nu resoluut verder op die ingeslagen weg," besluit Moons. "Het leveren van een zo maatgericht mogelijke kwaliteit is onze hoogste prioriteit. Het ontwikkelen van een optimale dialoog met de klant is dus cruciaal." Moons' slotzin vat de kwaliteitsgerichtheid van de NMBS en B-Cargo even beknopt als treffend samen: "Het transport eindigt voor ons niet meer in het station, maar bij de klant."

Nu al op de trein van de 21^{ste} eeuw

Eind januari stelde de NMBS een essentiële stap voor in haar constante streven naar een optimale kwaliteitszorg. RailEdi werd boven de doopvont gehouden. Deze innovatie vervangt de papieren vrachtbrief door een elektronische versie. De plechtigheid vond niet toevallig in het Havenhuis aan de Antwerpse Entrepotkaai plaats. De vernieuwing spitst zich immers toe op de gebruikers van de Scheldehaven en werd uitgebouwd in samenwerking met Seagha.

Het letterwoord Seagha staat voor "Systeem voor Elektronisch Aangepaste Gegevensuitwisseling in de Haven van Antwerpen". Deze coöperatieve vennootschap werd in 1986 in het leven geroepen door de maritieme beroepsverenigingen en de Kamer van Koophandel en Nijverheid van Antwerpen. Het doel was duidelijk: om de boot van de 21ste eeuw niet te missen, moest een Electronic Data Interchange-netwerk voor alle betrokkenen ontwikkeld worden.

Elektronische vrachtbrief

Iedere verschepping brengt een heuse papierslag teweeg tussen verscheper, expediteur, lijnagent, scheepsterminal en de douanediensden. Het manuele inbrengen van vaak zowat dertig documenten, vreet tijd en kosten. Het digitale tijdperk brengt hierin een aangename verlichting.

Inmiddels verlegt Seagha zijn grenzen. Het evolueerde tot

een Belgisch vervoer-EDI-systeem. Transport gerelateerde ondernemingen kunnen hun commerciële informatie digitaal uitwisselen met hun partners en de autoriteiten. Een mijlpaal in deze verbreding van de activiteiten is de link met de NMBS. Het Seagha-netwerk werd gekoppeld met het Nadia-net van de NMBS. De vrucht daarvan heet RailEdi. Voortaan kan de expediteur/verlader zijn vrachtbriefinstructies elektronisch versturen naar de NMBS, zonder dat hij zich naar het station moet begeven om de vrachtbrief af te geven. Wanneer nodig, drukt de NMBS de vrachtbrief af. Dat gebeurt bijvoorbeeld voor vervoer van gevaarlijke goederen en bij internationaal transport. Voorlopig blijft RailEdi immers beperkt binnen de landsgrenzen. Ondertussen werken de spoorwegnetten aan een gelijkwaardige formule op internationale schaal. RailEdi zal tevens verbonden worden met ORFEUS, de programmatuur ontwikkeld door Euraildata, de

vereniging van spoorwegen die de gegevensbehandeling oppuntstelt, waardoor alle netten over dezelfde inlichtingen zullen beschikken, zodat het aantal bevrachtingsfouten daalt. Later wordt RailEdi alvast een flink stuk uitgebreid. De vrachtbetaler kan dan een EDIFACT factuur ontvangen. De bestemming zal gegevens krijgen die overeenstemmen met degene die aan

de afzender werden verstuurd. Er zullen tevens gegevens verstrekt kunnen worden aan diverse derden, zoals douane, belastingen en banken (bij kredietstelling).

Maatgerichte kwaliteit

In de toekomst zal RailEasy geïntegreerd worden in RailEdi. Vele NMBS-goederenklanten kennen dit aanbod nu

al. Dit systeem zorgt voor het opvolgen van de wagens. Via mailberichten kunnen de bedrijven vragen naar de lokalisatie van wagens op enkele Europese spoorwegnetten. Er kan ook gezorgd worden voor spontane mailberichten over aankomst, eventueel opont-houd en dies meer. Nu twee ondernemingen (Railtrans en Norexa) het pionierswerk met RailEdi afron-

Gehoord bij de start van RailEdi

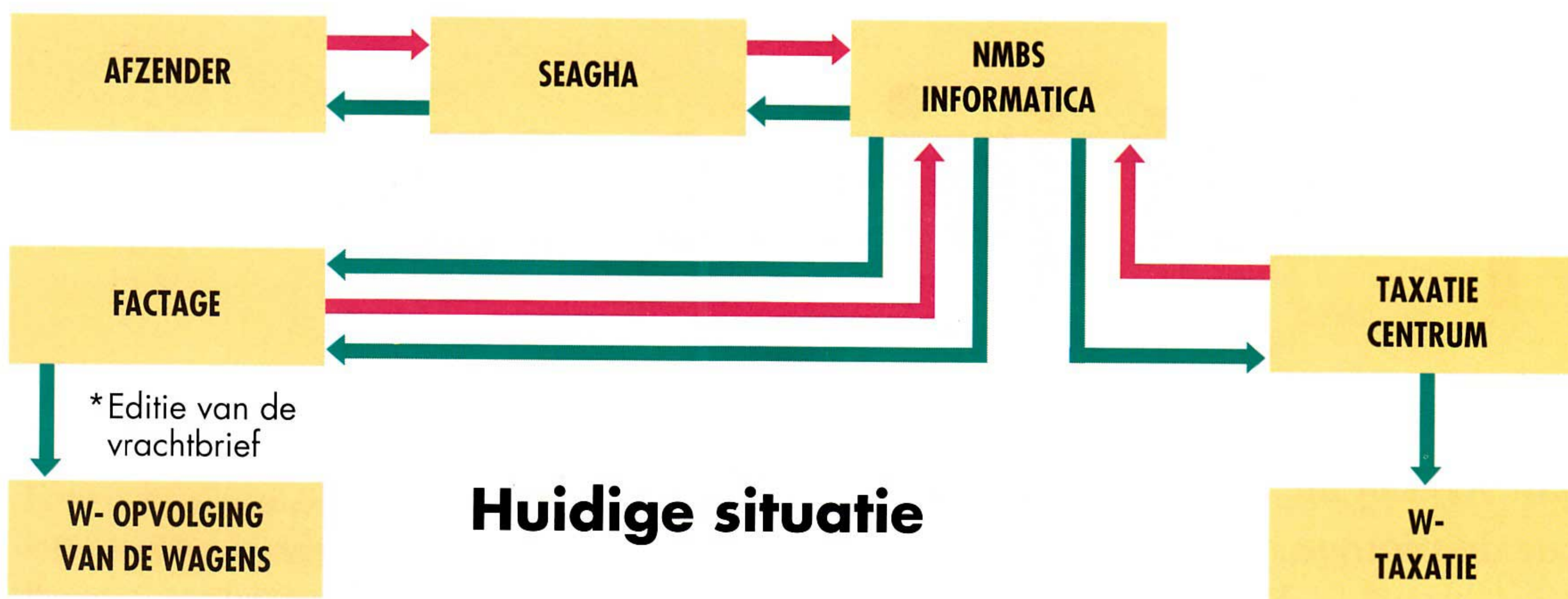
Optimaliseren dienstverlening

Op 25 januari werd RailEdi plechtig op de sporen gezet. Tijdens de officiële voorstelling in het Havenhuis tekenden we volgende interessante uitspraken op uit de mond van Etienne Schouppe (gedelegeerd-bestuurder NMBS), Antoine Martens (bestuurder-adjunct-directeur-generaal NMBS) en Louis Devillers (toenmalig bestuurder-directeur B-Cargo).

Etienne Schouppe beklemtoonde dat de NMBS bijzonder gelukkig is met de ondertekening van de waterverdragen, die een uitdieping van de Westerschelde en daarmee meteen ook een betere bereikbaarheid van de Antwerpse haven in het verschiep stellen. In één adem wees hij op de markante parallellen tussen het Belgische goederenverkeer over het spoor en de resultaten van de Antwerpse haven. De (voorlopige) cijfers van NMBS/B-Cargo in 1994 (een toename van 10% in tonnage, 7% in ton-km en navenante omzetsijging) reflecteren de groei van de havenactiviteiten. "Maar" zo oordeelde de heer Schouppe, "onze taak is het niet om gelijke tred te houden, maar om nog meer marktaandeel te winnen. Het volstaat dus niet dat de toegankelijkheid verbetert, ook de kwaliteit van de dienstverdeling moet up-to-date blijven."

Tweede toegang

Antoine Martens zette uiteen hoe de optimalisering van de dienstverlening verder verloopt. Hij wees er eerst op dat de Antwerpse haven goed is voor 47,6% van het aantal ton-km van de NMBS-goederentrafiëk. "In de haven zelf," zo ging hij verder, "hebben we momenteel een aandeel van nagenoeg 26%. Daarmee is Antwerpen trouwens de grootste spoorweghaven. Dat marktaandeel kan zeker nog gevoelig toenemen. Zo moeten de spooractiviteiten op de Linkeroever nog drastisch kunnen toenemen. We investeren er dan ook volop. In nauw overleg met de klanten leggen we er sporen aan om de trafiektoename op te vangen. We zorgden ook al voor een lange bedieningsperiode. Als er over het spoor gepraat wordt, horen we wel eens het woord "besparen" vallen. We bewijzen hier dat besparen of saneren niet noodzakelijk afschaffen betekent, maar het optimalise-



den, staat het netwerk open voor alle klanten. Voor de koppeling met het Seagha-netwerk kunnen drie mogelijkheden aangewend worden. De keuze hangt grotendeels af van de automatiseringsgraad van het bedrijf. Ten eerste: Seagha-Rail, een gebruiksvriendelijk PC-pakket dat expediteurs/verla-

ders toelaat elektronisch gegevens uit te wisselen met de NMBS. Ten tweede: bedrijven die beschikken over software voor de elektronische aanmaak van de vrachtbrief, kunnen vanuit het eigen computersysteem werken. Ten derde: bedrijven kunnen werken met een eigen Edifact-pakket.

De vooruitzichten? De verdere evolutie van RailEdi ent zich steeds vaster op een maatgericht pakket. De persoonlijke wensen van de klanten zullen centraal staan. Dat past perfect in het kwaliteitsstreven van NMBS en B-Cargo. We springen welbewust op de trein van de 21ste eeuw.

ren en uitbreiden van onze dienstverlening."

De havengebruikers dringen aan op nog een significante uitbreiding: een tweede spoortoeegang tot het havengebied. Martens had goed nieuws: "Zeer binnenkort geven we opdracht tot een MER-studie over de twee opties die we overgehouden hebben: toegang via het noorden (het Duwvaartkanaal-tracé) of bij het Albertkanaal. Een tweede toegang is prioritair, ook ten opzichte van eventuele plannen voor een IJzeren Rijn. Die houden we klaar als een strategische reserve. De huidige trafiek naar het oosten wordt perfect opgevangen via Montzen. Pas als die lijn verzadigd dreigt te raken, kan de IJzeren Rijn een cruciaal alternatief zijn. Mochten we de Nederlanders kunnen overtuigen om de IJzeren Rijn te kiezen boven de Betuwelijn, zouden we vanzelfsprekend onmiddellijk kunnen overleggen."

Verklaarde Martens nog: "Zoals ik

beloofde op de Havendag, verbeteren we de organisatie in het Antwerpse gevoelig." Hij gaf nog enkele voorbeelden: de al aange-stelde contactpersoon die alle vragen beantwoordt omtrent gevaarlijke goederen, de aanleg van de noordelijke lijn naar BASF en nu RailEdi. "Dat alles kadert tevens in de evolutie om steeds meer "kwaliteitscontracten" te sluiten met de klanten.

Hoge waarde

Louis Devillers rekent RailEdi zeker tot deze kwalitatieve verbeteringen. "Op de gewone vrachtbrief zoals we die vandaag kennen, moeten 133 gegevensrubrieken manueel ingevuld worden. Als dat elektronisch kan, gaat het niet alleen veel vlugger, er zal ook veel minder kans op fouten zijn door de automatisch ingebouwde controle. Met RailEdi kan de vrachtbrief gewoon meereizen met de wagen, zonder dat er nog iemand hoeft aan te komen."

Devillers wees ook op de enorme administratieve kosten. Volgens een Europese studie zouden de internationale documenten ongeveer 10% van de goederenwaarde vertegenwoordigen, een gigantisch bedrag. Wie deze gegevensstroom versnelt en verbetert, oogst uiteindelijk een betere kwaliteit en lagere globale kost, essentieel voor de competitiviteit. Devillers betreurde dat RailEdi momenteel nog beperkt blijft tot het Belgische net, maar stipte aan dat Europa ook niet in één dag gebouwd is. Het is belangrijker diverse stappen te zetten naar een geïntegreerd systeem dan te wachten tot het er komt. Voor het grensoverschrijdend verkeer levert de NMBS nu de vrachtbrief af die de wagens van begin tot eind zal vergezellen. De verzending blijft genieten van de waarborgen die het RailEdi-systeem biedt.

Op het juiste spoor

In het Antwerpse havengebied strekt zich een spoorweganet van meer dan 900 km uit. De lengte neemt nog toe, onder meer door de nieuwe noorderlijn en de uitbreiding op de Linkeroever. Tegelijkertijd optimaliseert de NMBS haar dienstverlening. We spraken erover met Luc Mullié, B-Cargo verantwoordelijke voor Coördinatie en Kwaliteit in Vlaanderen, en met Wilfried Moons, NMBS-afdelingschef Planning Goederen.

volledige havengebied investeerde, naar de Linkeroever. Daarmee is de NMBS één van de grote investeerders in de haven van Antwerpen." Voegt Moons er nog aan toe: "Het aanleggen van een verbindingsbocht van de lijn 208 naar de hoofdlijn (nr. 59) in de richting van Gent blijft prioritair voor ons. Op die manier realiseren we een vlotte verbinding met bijvoorbeeld Zeebrugge en Noordwest-Frankrijk." De materiële uitbreiding vormt niet eens de enige tastbare verbetering. Komende zomer verhuist het personeel van Bundel-Kallo naar Bundel-Zuid. Zo komen ze dicht bij de kaaien,

Tijdens een toespraak in het Havenhuis eerder dit jaar beklemtoonde Antoine Martens (bestuurder-adjunct-directeur-generaal NMBS) dat de Antwerpse haven in 1994 zorgde voor 47,6 % van het totaal aantal ton-km van de NMBS-goederentrafiek. In de haven zelf realiseert de spoorweg een marktaandeel van nagenoeg 20 %. Met een spoorvervoer van 27.000.000 ton is Antwerpen de grootste spoorweghaven in Europa.

Linkeroever dijt uit

"Dit is nog niet eens de kroon op het werk," verklaart Wilfried Moons. "Ons marktaandeel kan en zal nog gevoelig toenemen. Vooral op de Linkeroever kunnen onze activiteiten nog fel stijgen. Jarenlang bleven de op de Waaslandhaven gerealiseerde tonnages aan de zeer bescheiden kant. De laatste jaren is er echter een duidelijke stijging in absolute cijfers. Ons marktaandeel blijft voorlopig nog te laag, rond de 8 %, terwijl dit voor het geheel van de Antwerpse haven rond de 20 % ligt."

Haakt Luc Mullié in: "In 1992 nam het aantal wagens in de Waaslandhaven toe met 17 %, in 1993 zelfs met 31 % en vorig jaar alweer met 23 % tot meer dan 36.000 stuks. Tussen 1990 en 1995 investeerden we 502 miljoen frank op de Linkeroever, waarvan nog 73 miljoen dit jaar. De huidige werken zijn op de eerste plaats de verdere uitbouw van Bundel-Zuid aan het Vrasenedok en het doortrekken van lijn 208, die bij de Kallosluis begint. Vorig jaar gingen 112 van de 580 miljoen frank die de NMBS in het



L. Mullié

wat ongetwijfeld ook de service nog zal versnellen. "Er wordt tevens een facultatieve nachtdienst verzekerd," vervolledigt Mullié. "Onze aanwezigheid hadden we trouwens al eerder opgevoerd tot een dagprestatie met twee shiften van acht uren. Kortom, we zorgen niet alleen voor een significante verbetering van de toegankelijkheid, maar tevens voor een alsmaar gesofisticeerder kwaliteit van de dienstverlening." et die opmerking verwijst Mullié ook naar een letterlijk gesofisticeerd produkt: RailEdi. Eind januari 1995 werd deze innovatie officieel voorgesteld. RailEdi, dat tot stand kwam in samen-

werking met de gespecialiseerde havenorganisatie Seagha, vervangt de papieren vrachtbrief door een elektronische. Daarmee zet de NMBS alweer een belangrijke stap op het Electronic Data Interchange-netwerk. Commentarieert Moons: "Zo wordt de administratie beduidend eenvoudiger, wat altijd drempelverlagend werkt."

Actie Kwaliteit

RailEdi past, samen met RailEasy, in de "Actie Kwaliteit" die het spoorwegbedrijf in de haven op het getouw gezet heeft. RailEasy maakt het opvolgen van de wagens mogelijk. Via mailberichten worden de wagens gelokaliseerd.

Aankomst, eventueel oponthoud en andere meldingen kunnen onmiddellijk en met zekerheid doorgegeven worden. In dat kader worden de spoorinstallaties ondertussen beter uitgerust. Alle haveninstallaties krijgen PC en fax-apparaat. De samenwerking met Seagha wordt intenser. "En", zo zegt Mullié niet zonder nadruk, "we moedigen spooransluitingen aan."

Daarmee spreekt hij de misleidende geruchten tegen, die insinueerden dat de NMBS al te lichtzinnig aansluitingen schrapt (meer daarover elders in dit nummer).

Verduidelijkt hij: "Na een doordachte afbouw van niet-rendabele installaties zonder toekomst, met een kostenverhogend en kwaliteitsverminderend effect op de exploitatie in het algemeen, opteren we voor een actieve politiek van uitbouw en aanmoediging. Maar dan wel voor installaties met potentiële vervoersvoorzichten waarvoor het spoor als techniek duidelijk in aanmerking komt.

Mullié verwacht ook veel van de aanpassing van het vervoersplan in de haven. Er liggen nu vaste rijpaden klaar, waardoor dezelfde kaaien op dezelfde uren bediend kunnen worden. Poneert Mullié: "Meer regelmaat impliceert eveneens betere aansluitingen." Hij wijst er meteen ook op dat de staangeldreglementering gewijzigd wordt. De verandering staat in het teken van klantgerichter laad- en lostijden en een efficiëntere aanmelding van de wagenstelling, waarbij de spoorwegmaatschappij haar verantwoordelijkheid tenvolle opneemt.



W. Moons

op het juiste spoor



Voegt Luc Mullié er meteen aan toe: "Voor de verdere ontwikkeling van kwaliteitstreinen (zoals de EurailCargo-treinen) zijn de havens bijzonder geschikt als vertrekpunt door de belangrijke potentiële vervoeren en door het feit dat ze bestaande vervoeren genereren."

"Naast het nemen van algemene kwaliteitsverbeterende maatregelen, denkt de NMBS er sterk aan om de totale kwaliteit, in alle facetten, van welbepaalde transporten te controleren, te beheersen en continu te verbeteren," zo vat Mullié samen. "Dit moet mogelijk zijn door gerichte kwaliteitsprogramma's in samenwerking met klanten, expediteurs, filialen en anderen op te starten."

Noordlandbrug

Meest in het oog springende vernieuwing dit jaar wordt uiteraard de opening van lijn 11 over de vaste Noordlandbrug, waardoor de bedrijven aan de Scheldelaan geen rekening meer hoeven te houden met het oponthoud voor de sluisbruggen. De lijn zal later ook het verkeer van de containerterminal Noord opvangen. "Vergeet de verdere modernisering van het vormingsstation Noord niet," merkt Mullié nog op. "Die modernisering wordt niet afgelast zoals sommige geruchten lieten uitschijnen, maar enkel gespreid. De inkomende C-bundels werden trouwens al volledig uitgerust met een automatisch trieer- en remsysteem. Daardoor wordt niet alleen komaf gemaakt met de harde, moeilijke en gevaarlijke manuele handeling van het plaatsen van remlblokken. Meteen worden ook fouten en schokken voorkomen, waardoor het aantal schadegevallen pijlsnel daalde. De uitgaande B-bundels werden reeds gedeeltelijk gemoderniseerd." Voegt Wilfried Moons hieraan toe: "Het installeren van het automatische trieer- en remsysteem moet en zal nog uitgevoerd worden."

Nu blijft het wachten op de tweede spoorontsluiting van het havengebied. "Die bijkomende toegang is niet alleen essentieel voor de ontwikkeling van de Antwerpse haven, maar ook voor de verdere aanpassing van ons transportplan," legt Moons uit. "Op nationaal vlak evolueren we immers naar basis-rangeerstations, waaron-

der Antwerpen. Wat erop neerkomt dat het Antwerpse rangeercentrum nog meer trafiek zal verwerken. Dat die tweede poort er moet komen, is binnen de NMBS geen discussiepunt meer. Vraag is enkel nog waar ze precies ingeplant zal kunnen worden. Er blijven twee opties over: het Duwvaartkanaal-tracé of langs het Albertkanaal. Binnenkort is het lastenboek voor het pre-milieu-effectenrapport klaar. Als alles optimaal verloopt, zal in 2003 de eerste trein via deze nieuwe lijn kunnen rijden."

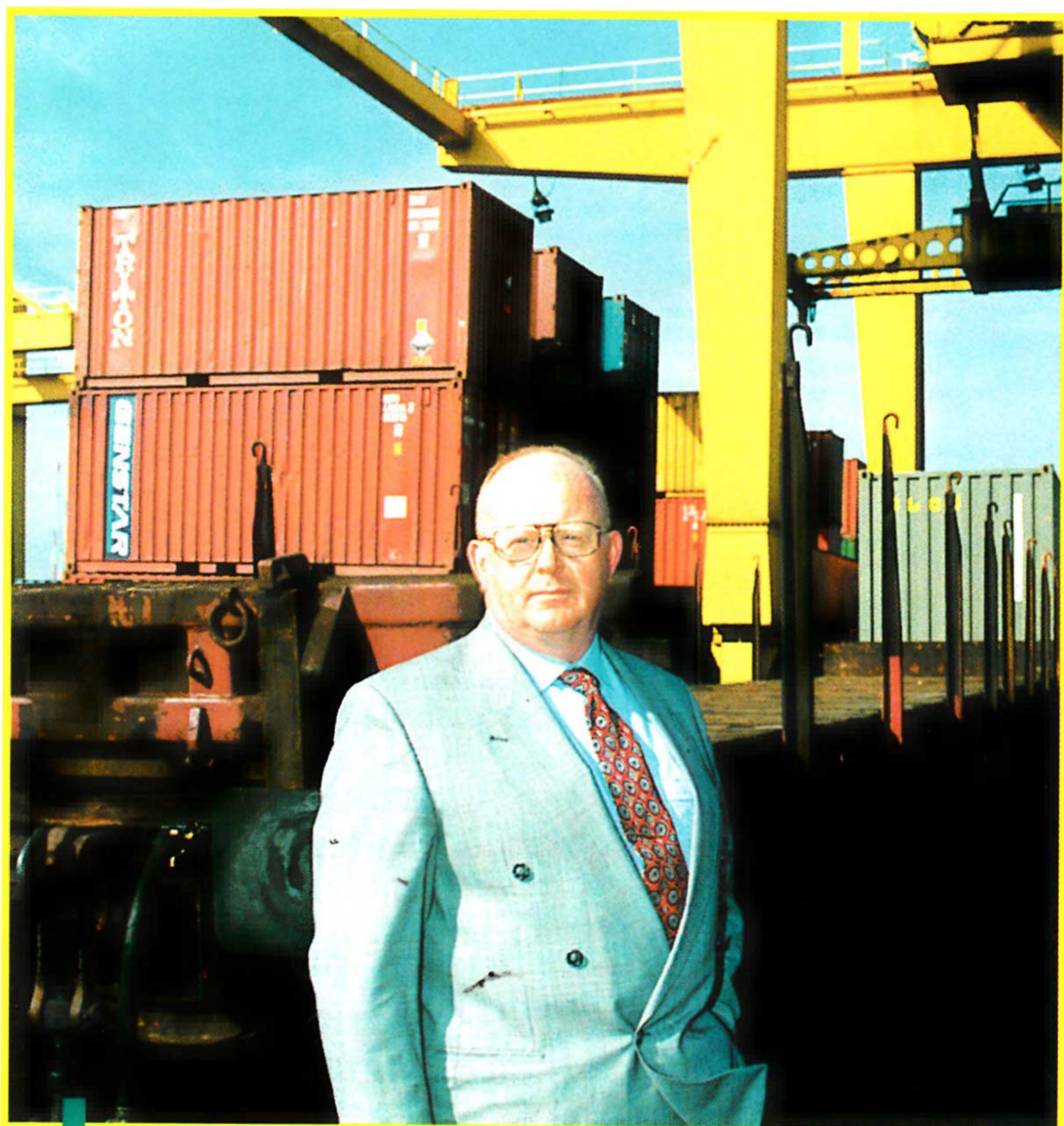
Nieuwe shuttle-trein

Ondertussen zijn de plannen om de zeehavens van Antwerpen en Zeebrugge beter op mekaar af te stemmen, in een stroomversnelling terechtgekomen. Terwijl Zeebrugge klaar staat om te toosten op de Flanders Container Terminal, nam de Antwerpse goederenbehandelaar Hessenatie een optie op een gigantische container terminal in de Zeebrugse voorhaven. Dit project zal ook het spoorverkeer tussen beide zeehavens de hoogte injagen. De NMBS wil daar dit jaar al op inspelen met het inzetten van performante shuttle-treinen.

Schetst Moons: "Verwar dit concept niet met een bloktrein, die niet steeds met dezelfde samenstelling rijdt en ook niet steeds in een pendelbeweging tussen twee punten spoort. Een echte shuttle pendelt permanent in dezelfde samenstelling tussen dezelfde stations. Door het vermijden van het rangeren en de gegarandeerde uren, krijgen we een uiterst stevig produkt, zowel qua prijs als qua kwaliteit. Bovendien verwachten we ook afgeleide transporten. Op zo'n pendel trek je immers klanten aan die vroeger niet voor het spoor kozen. Zo maken we meer bedrijven vertrouwd met het spoor. In principe gaat het hier overigens om een zero-paper-shuttle. Dat zal de hardnekkige vooroordelen over de administratieve rompslomp bij spoortransport wegwerken."

Wind in de zeilen

Samen met directeur Raymond Van Dyck belichten we de vijf rollen die NMBS-dochter Interferry vervult. Een focus op een groeisector bij uitstek: het gecombineerd vervoer.



R. Van Dyck

De nv Interferry mag een (begerenswaardige) spoordochter genoemd worden. De aandelen zijn verspreid onder de NMBS (49,8 %), Ferry-Boats (25,1 %, op zijn beurt 75 % eigendom van de NMBS) en Intercontainer (25,1 %, voor 10 % van NMBS). Onder de 80 personeelsleden bevindt zich een meerderheid van NMBS-gedetacheerden. De maatschappelijke zetel staat op het Brusselse hoofdkwartier van de Belgische spoorwegen. Om directeur Van Dyck te spreken, moesten we evenwel naar de exploitatiezetel in de Antwerpse haven. Het werd een onderhoud temidden van drukke portaalkranen en koortsachtig af en aan rijdende straddle carriers en lifters, die de containers opnemen en stapelen alsof ze pluimgewichten behandelen. Interferry houdt tevens kantoor in Bressoux (bij Luik) en Zeebrugge.

Capaciteit verdubbelen

Als eerste rol van Interferry bespreekt Raymond Van Dyck de vertegenwoordiging van Intercontainer-Interfrigo. Deze prominente operator van gecombineerd vervoer (Intercontainer) en transport onder gecontroleerde temperatuur (Interfrigo) werd in het leven geroepen door de Europese spoorwegmaatschappijen.

Aanvankelijk opereerden ze naast mekaar. Medio 1993 smolten de twee organisaties samen tot één vennootschap (met de hoofddirectie in Bazel). "We vervullen alle diensten voor hun zendingen bij vertrek en aankomst in België," verduidelijkt Van Dyck.

Ten tweede exploiteert Interferry de omvangrijke terminal voor gecombineerd vervoer in het hart van de Antwerpse haven. "Het is een terminal van het droge type, we hebben geen kade," preciseert Van Dyck. "Voor het spoor is dit een centraal punt, waar directe treinen aankomen en vertrekken. Het gecombineerd vervoer verloopt trouwens meer en meer op vaste assen."

Op de terminal werden vorig jaar 142.000 containers behandeld, waarvan 99.000 spoorgebonden. Dat staat voor een groei van 20 %. "De eerste maanden van dit jaar registreren we een toename van 27 %," aldus een opgetogen Van Dyck. De groei blijkt zo ingrijpend, dat uitbreiding zich opdrong. "In samenwerking met het





INTERFERRY

spoorwegbedrijf hebben we besloten de capaciteit te verdubbelen, waardoor we op jaarbasis 350.000 containers aankunnen. Tegelijkertijd kijken we uit naar nieuwe terreinen, want bij deze groeicijfers zitten we over enkele jaren vol. Ondertussen zijn we ook betrokken bij de creatie van een terminal in Gent."

Ten derde neemt Interferry de organisatie en commercialisering op zich van binnenlands containervervoer. Legt Van Dyck uit: "Dat staat voor containervervoer vanuit andere punten in het binnenland, vanzelfsprekend met alle nodige logistiek erbij."

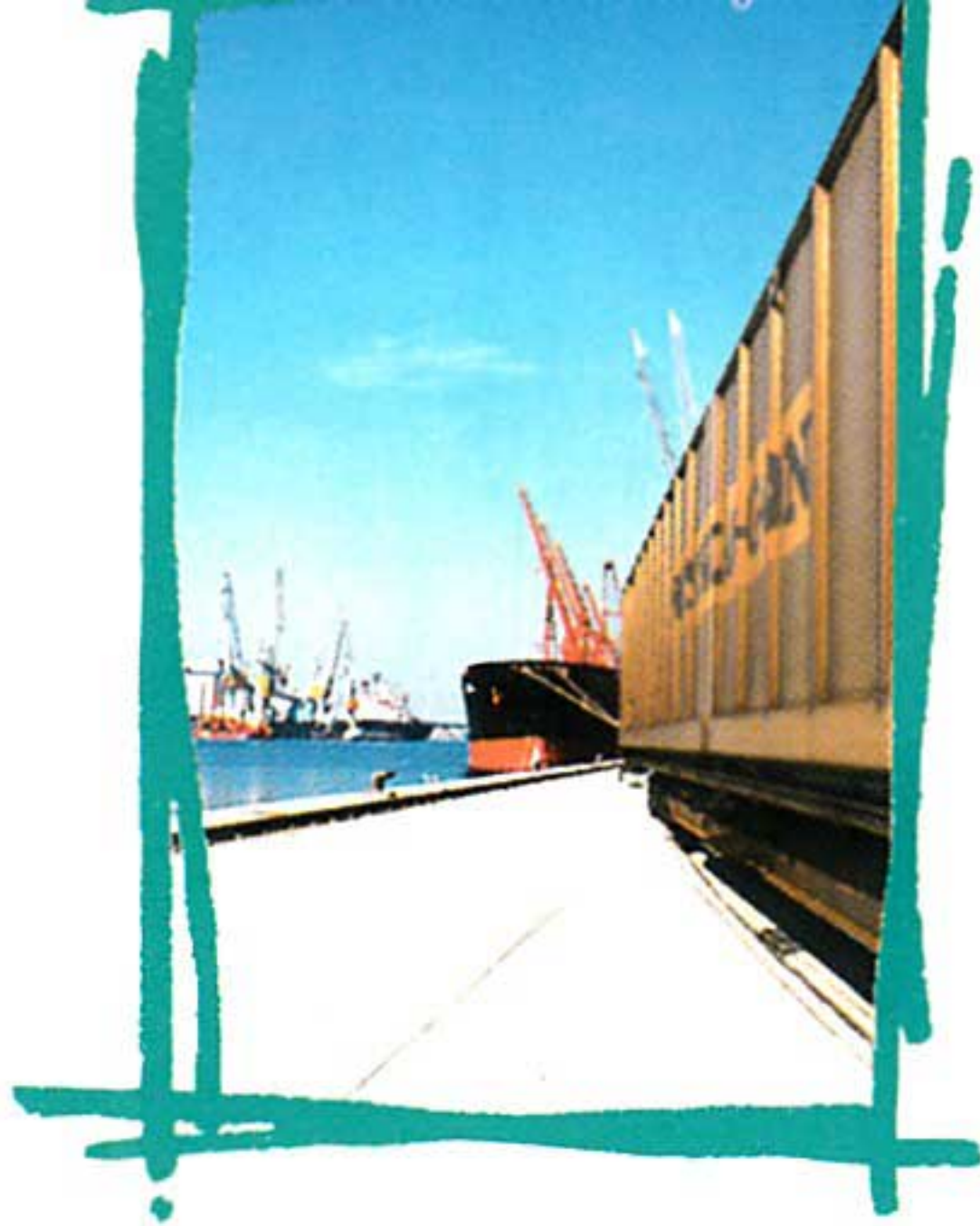
Ten vierde richten we de aandacht op de logistieke afdeling. Ze speelt de rol van plaatselijke vertegenwoordiging van transportondernemingen. Ze organiseert tevens "truckings", de aan- en afvoer via de weg. "We hebben eigen onderstellen, maar geen trekkers. Daarvoor doen we een beroep op onderaannemers." De afdeling beheert ook de eigen containervloot van 55

exemplaren van het type "40 foot pallet wide". Anders dan bij de gewone maritieme containers, hebben ze zijdeuren, zodat ook langszij geladen en gelost kan worden.

Ten vijfde is er de technische afdeling, die instaat voor het onderhoud en herstel van het eigen materieel. Daarin vinden we onder meer drie grote 35 ton-portaalkranen die elk opereren over vier sporen, vier straddle carriers en twee lifters die lege containers tot zes hoog kunnen stapelen.

Naar oost en zuid

De klanten vormen een brede waaier van transportgroepen. "De schaalvergroting en concentratie tot grote interdisciplinaire groepen zet zich door," legt Van Dyck uit. Zo'n groep binnenhalen als klant zorgt dan ook voor fikse sprongen. Van Dyck geeft Sealand als voorbeeld. Vroeger hield de onderneming het bij de combinatie



schip en truck. Nu gebruikt ze de Interferry-terminal als een concentratiepunt voor haar Benelux-activiteiten."

In de bestemmingen ziet Van Dyck steeds vaker Oost-Europa opduiken. Begin april 1995 vertrok overigens de eerste vaste trein naar Moskou, de Strela (Russisch voor "pijl"). Zegt Van Dyck:

"Dat is een volledige Intercontainer-trein, waarbij we actief participeren. Hij zal elke woensdag vertrekken."

In één adem wijst de directeur op het succes in de andere richting, naar het zuiden. Dat schrijft hij voor een groot deel toe aan Qualitynet, een

multilateraal netwerk van Intercontainer. Een rangeerplaats in Metz-Sablou fungeert als knooppunt voor alle treinen uit Duitsland en de Benelux die naar het zuiden rijden en vice versa. Vanop alle terminals rijden volledige treinen naar Metz-Sablou. Daar worden ze gerangeerd naar de juiste bestemming, waar ze alweer snel en betrouwbaar in volledige treinen naartoe sporen. "Die betrouwbaarheid, het efficiënte gebruik van het materieel en de snelheid stelt ons in staat om de concurrentie vlot aan te kunnen," aldus Van Dyck. Interferry heeft de wind in de rug.

BASF

Chemiereus kiest voor spoor

De grote toename van het transportvolume per spoor bij BASF Antwerpen komt er niet toevallig. Transportmanager Willy Jacobs en de verantwoordelijke voor het rangeerbedrijf Dirk Betz belichten de achtergrond.

Straks, in mei 1995, wordt de nieuwe spoorlijn over de Noordlandbrug operationeel. In de sleuf tussen de autoweg naar Nederland wacht de spoorbedding op de eerste vracht. Willy Jacobs, expeditieverantwoordelijke bij BASF Antwerpen en Dirk Betz, verantwoordelijke voor het ran-

geerbedrijf, kijken met blijde verwachting uit naar de opening van lijn 11. Ze schetsen de voordelen: "De nieuwe lijn brengt vooral meer bedrijfszekerheid. We zijn dan niet langer afhankelijk van de Lillobrug en de diverse sluisbruggen, die wel eens voor oponthoud zorgen. Een reeks van open bruggen kan hoofdbrekens teweegbrengen voor onze interne organisatie. Via de Noordlandbrug krijgen we nu een toegang zonder obstakels. Vooral na het herstel van de Lillobrug verwachten we daarvan de vruchten te plukken. Tijdens die werken moet alle verkeer voor bedrijven op de Scheldelaan eerst nog over dit ene spoor."



D. Betz
en W. Jacobs



Spoorprimeur

Lijn 11, die eveneens van groot belang is voor een vlotte verbinding met de nieuwe containerterminal, zorgt bij BASF voor een spoorprimeur. Legt Jacobs uit: "Onze volledige treinen naar ons moederbedrijf in Ludwigshafen lopen voortaan rechtstreeks vanuit onze fabrieken. De treinen zullen hier gevormd worden, zodat we het rangeren in Antwerpen-Noord achterwege kunnen laten."

Om die operatie aan te kunnen, zijn uiteraard een volwaardige infrastructuur en expertise nodig. Het 600 hectare groot "fabrieksdorp" van BASF met zijn 44 kilometer spoor exploiteert zelf een rangeerstation dat fungeert als NMBS-sectie. "Onze interne rangeerbedrijvigheid telt circa 25 medewerkers," zegt Betz. "We bezitten drie eigen diesellocomotieven met afstandsbediening." Zo houden de "machinisten" een beter overzicht op het rangeren. "Wat de taak beduidend veiliger en efficiënter maakt," oordeelt Betz.

BASF verdient beslist de omschrijving "spoor-minded". Het bewijs? Jacobs repliceert prompt:

"Bij elke investering houden we rekening met de bereikbaarheid via het spoor. De voorbije jaren hebben we fors bijgebouwd. Daardoor werden ook onze interne sporen uitgebreid van 38 tot 44 kilometer. Dat lijkt niet echt veel, maar ons spoornet is dan ook zo aangelegd, dat we met kleine aanpassingen de nieuwe fabrieken kunnen koppelen aan de hoofdadars."

Sterkten combineren

Niet alleen de infrastructuur geeft het spoor een voorsprong. Jacobs vertrouwt ons ook de principiële transporthouding van BASF toe: "Waar het technisch en economisch verantwoord is, promoten wij het spoor en het gecombineerd vervoer weg-spoor. Transport met volledige treinen verloopt trouwens relatief snel.

Vanzelfsprekend vergeten we evenmin de milieuvriendelijkheid en het ontwijken van de congestie op de weg."

"Het probleem is dat lang niet alle klanten een spooransluiting hebben," zo gaat Jacobs verder. "Intermodaal vervoer kan dan een uitweg bieden. Het is een combinatie van de sterkten van



het spoor (hoofdverkeersassen, relatief snel en milieuvriendelijk) en van de vrachtwagen (snelle distributie). Deze vorm kent zijn grootste doorbraak in de richting van Italië, Spanje en Duitsland. Dat merken we ook bij ons. In 1990 was dit transport goed voor 63.000 ton, vorig jaar al voor 140.000 ton. Voor volgend jaar verwachten we zowat 180.000 ton."

Spectaculaire sprong

Het aandeel van het spoorvervoer zit in de lift bij BASF. In 1993 kende het transportvolume nog een flinke knauw van 622.000 naar 486.000 ton. Vorig jaar werd echter een spectaculaire sprong gemaakt naar ruim 718.000 ton. Voor dit jaar wordt een record verwacht van ten minste 825.000 ton. Voor 1996 zijn zelfs 910.000 ton haalbaar. Dat zou goed zijn voor 20.000 gerangeerde wagens, 4.000 stuks meer dan het voorbije jaar.

Die toename loopt parallel met een dubbele ontwikkeling. Enerzijds is er de aantrekkelijke markt voor basischemicaliën. Anderzijds breidde BASF Antwerpen gevoelig uit. Een signifi-

cant voorbeeld: begin vorig jaar werd een naftakraker in gebruik genomen, een sleutelinvestering die jaarlijks zorgt voor 600.000 ton etyleen en 350.000 ton propyleen, de basisstoffen bij uitstek in de lange chemische productieketting. Die dynamiek stuwde de omzet in 1994 boven de 50 miljard frank, een cijfer dat bereikt wordt door de meer dan 3.600 medewerkers in de 46 productiebedrijven en daarbijhorende laboratoria, werkplaatsen en diensten. Zo werd een gepaste stempel gezet op de dertigste verjaardag van BASF Antwerpen, de belangrijkste Europese onderneming van de BASF-groep buiten Duitsland.



Meer "All In"

In 1973 werd Cita boven de doopvont gehouden, een onderneming actief in het spoorvervoer van granen, graanderivaten, veevoeders en suiker in bulk. Cita biedt expeditiediensten aan, verhuurt gespecialiseerde spoorwagens en spitst de aandacht steeds meer toe op het afsluiten van maatgeknipte "all in"-logistieke contracten.

"De evolutie naar volledige diensten toe weerspiegelt de algemene trend in het bedrijfsleven," verklaart Cita-manager Johan De Sutter in het hoofdkantoor op de Antwerpse Ankerrui. "De bedrijven stoppen hun energie meer en meer in hun kernactiviteiten, in het produkt waarin zij goed zijn. De randoperaties worden alsmaar vaker uitbesteed. Maar ook in die uitbesteding kennen we een ganse ontwikkeling. Uit kostenoverwegingen vertrouwen de bedrijven hun uitbestedingen niet langer toe aan een zeer brede waaier van toeleveranciers, maar liever aan bedrijven die voor een gans systeem kunnen zorgen. Daarop spelen wij in: met een all in-contract heeft de klant geen hoofdbrekens meer over zijn logistieke ketting. Wij zorgen voor het vervoer van deur tot deur."



J. De Sutter

Ook kort en competitief

Uiteraard richt Cita zich tot klanten met een eigen spooransluiting en vooral op trajecten van middellange tot lange afstand. "Met volledige treinen, een snelle rotatie en de nodige infrastructuur kan je ook op de korte afstand competitief zijn," vindt de Sutter. Een voorbeeld vindt hij op het traject Gent-Izegem, nauwelijks 50 kilometer lang, waar Cita het transport verzorgt van zonnebloempitten voor Vamo Mills. Nog zo'n overtuigende illustratie krijgen we bij het seizoensgebonden suikervervoer. Tijdens de "campagne" van begin oktober tot midden december verzet Cita zowat 180.000 ton in opdracht van de Tiense suikerraffinaderijen. Legt De Sutter uit: "Dat vervoeren we naar de Antwerpse haven. We hebben ervoor slechts 100 wagens nodig. Met zo'n vlotte rotatie kan niemand het spoor verslaan." "Hoewel we doorgaans spreken over grensoverschrijdende trafiek, mag het binnenverkeer niet veronachtzaamd worden," beklemtoont de Sutter. "Nog zo'n kenschetsend voorbeeld: voor Amylum vervoeren we mais in bloktreinen van Gent naar Aalst. Mocht dat niet over het spoor gebeuren, zou Aalst de toevloed van vrachtwagens niet aankunnen. Maar dat is niet de enige reden: door de snelheid en betrouwbaarheid krijgen de spoorwegen ook het concurrentiële voordeel."

Modernisering wagenpark

Vorig jaar bracht Cita ruim 600.000 ton landbouwprodukten op het spoor. Eén derde daarvan waren granen en derivaten, één derde veevoeders en één derde losse suikers. Daarvoor stond tot vorig jaar een park van 500 vierassige graanwagens ter beschikking. "Een tijdlang waren er in onze sector weinig investeringen in rollend materieel, omdat de markt verzadigd was en we met smalle marges werkten. Nu zijn we echter aan modernisering toe. We kregen er zelfs 800 wagens, die vrij kwamen uit een Franse pool, in één klap bij. Sommige daarvan passen we aan om nog beter in te spelen op de behoeften van de klanten."

Naast de bloktreinen stuurde Cita de voorbije



jaren geregeld zendingen sojaschroot mee met de EurailCargo-trein Interdelta. Sinds de opening van een nieuwe fabriek voor verwerking van oliehoudende zaden in Sète viel dit verkeer weg. "Dit verlies werd evenwel ruimschoots gecompenseerd door de cellulose en het papier die we voor Brambles Logistics Services op die lijn vervoeren," vult De Sutter aan.

Drempel verlagen

Sedert Cita opgenomen werd in de Brambles Group (een dynamische multinational met Australische wortels), wordt de samenwerking met de talloze Brambles-filialen steeds hechter. Dat bevestigt ook Alain Margerin, directeur-generaal van CAIB Belgium. Hij sluit niet uit dat het tot een fusie of alleszins een geformaliseerd hecht samenwerkingsverband komt tussen de twee Belgische Brambles-dochters Cita en CAIB. Hun kantoren huizen alvast in hetzelfde gebouw en de klanten worden indien nodig probleemloos naar mekaar doorgespeeld. Verduidelijkt Margerin: "Dat wordt nog in de

hand gewerkt doordat CAIB inmiddels veel meer doet dan alleen de ontwikkeling en verhuur van spoorwagens. Ook wij evolueren meer en meer naar het aanbieden van all in-contracten: we nemen de wagens, de onderhandelingen met de spoorwegnetten, de opvolging en de volledige organisatie van het transport op ons. Deze formule gebruiken we op de eerste plaats om nieuwe klanten over te halen om met het spoor te werken. Voor sommigen bestaat er immers wat drempelvrees. Als wij alle organisatorische en administratieve taken op ons nemen, verlagen we die drempel." Ook CAIB heeft net bestellingen geplaatst voor de bouw van nieuwe wagens. "De vloot wordt vernieuwd," aldus Margerin. Voor spoorgebruikers betekent dat goed nieuws. De Brambles Group is met ongeveer 30.000 exemplaren immers veruit de grootste aanbieder van P-wagens op de Europese spoornetten. Er zit vaart in.



Vooruit met het papier

Krap negen jaar geleden liet Westerlund zijn eerste loods optrekken aan het Vrasenedok op de Antwerpse Linkeroever. Vandaag beheert de groep er 21 magazijnen. B-Cargo News bracht een bezoek aan wellicht de grootste Europese terminal voor bosbouwprodukten.

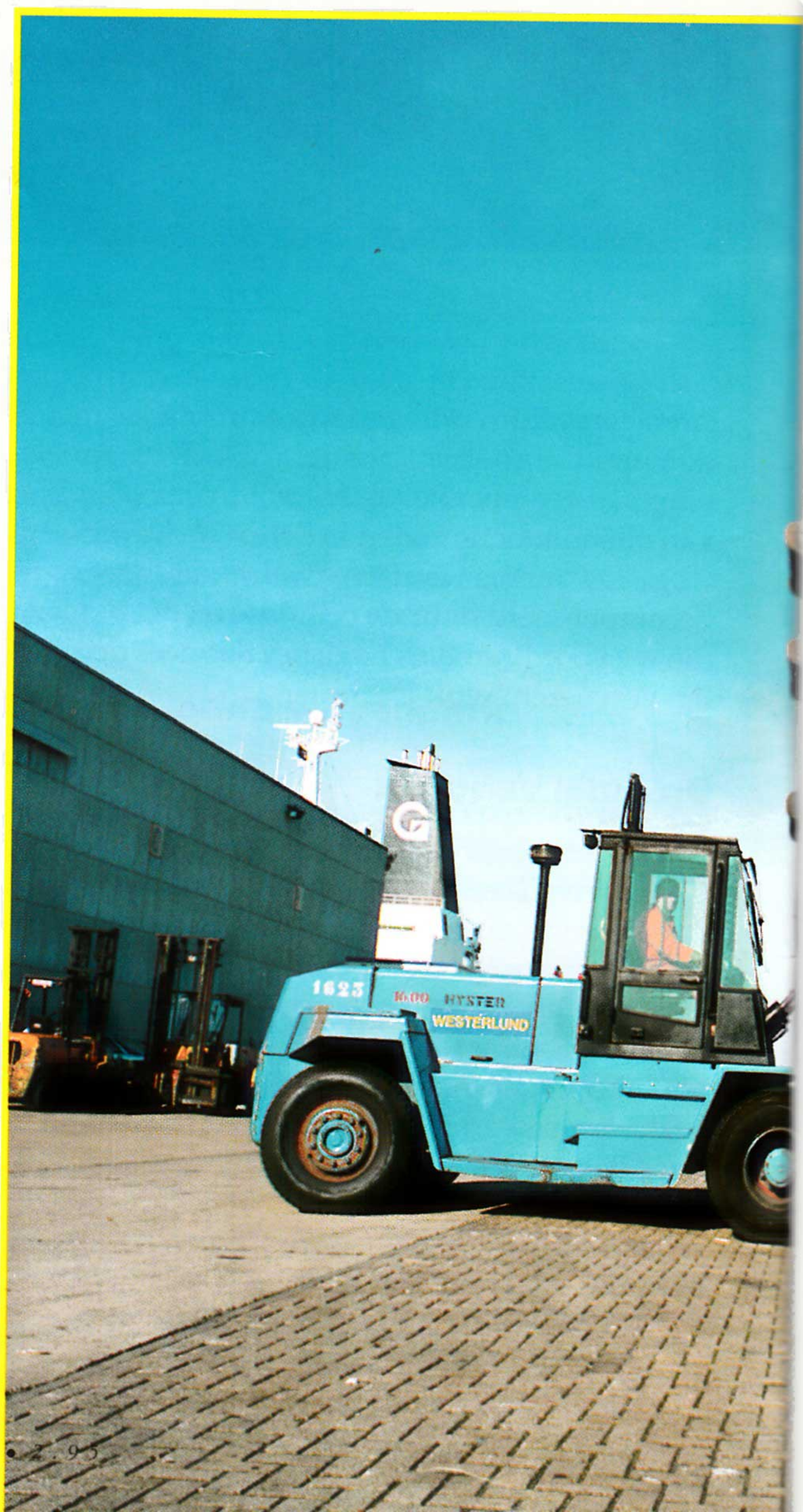
De jongste jaren ontstond een heuse concentratie van hout-, cellulose- en papierstuwadoors op de Linkeroever. Westerlund neemt er een prominente plaats in. Uiteraard liggen de wortels van dit Antwerpse familiebedrijf op de Rechteroever. Rond de eeuwwisseling richtte de overgrootvader van de huidige gedelegeerd-bestuurder Jean-Jacques Westerlund een eigen overslagbedrijf op. De kiel van de hedendaagse structuur werd evenwel pas in de late jaren zestig gelegd, toen een stevige strategische stap gezet werd. Voortaan zou Westerlund zich toespitsen op bosbouwprodukten (Antwerpse havenmensen hebben het steevast over "forest products").

Huifkarren

Eerst werden de twee terminals aan het Churchill-dok en het Amerikadok op maat geknipt. "Een ontwikkeling die overigens nooit stopt," zo haken transport manager Marc Van Bruwane en manager Eric Smet in. "Voor de jaren negentig staan nog investeringen in infrastructuur en materieel op stapel voor een globale som tussen de 1,5 en 2 miljard frank. Automatisering in het belang van de snelheid, produktiviteit en kwaliteit neemt daarvan een groot deel in. Ook de leefomgeving verliezen we niet uit het oog. In sommige warenhuizen werken we al met elektrisch aangedreven vorkliften om de dieseluitstoot te vermijden. We zorgen ook voor het stofvrij houden van de terminals." Milieu-overwegingen spelen eveneens een rol in de keuze van het landtransport. Het hoeft dan ook niet te verbazen dat het aandeel van het spoor gestaag groeit. "We transporteren nu één derde van de 750.000 ton die we zelf controleren, per trein," preciseert Van Bruwane (die in een vroeger leven bij de NMBS, B-Cargo en ver-

volgens bij NMBS-dochter Euratral werkte en zich ook daar al toelegde op de bosbouwprodukten).

"Het spoor betekent voor ons op de eerste plaats betrouwbaar vervoer," prijst een overtuigde Van Bruwane aan. "Je hebt de wagens een tijdlang ter beschikking, wat het laden en lossen ietwat flexibeler maakt. Je kan gemakkelijker plannen. Een spoorwagen kan je een paar uur laten wachten. Als er daarentegen een vrachtwagen voorrijdt, moet je stante pede erop ingaan." Hij ziet slechts één probleem: door het grote succes van





M. Van Bruwane en
E. Smet

de vereiste wagens, is het niet altijd zo evident om ze tijdig in de loodsen te krijgen. Voor cellulose wordt immers altijd gebruik gemaakt van de gegeerde Rils-wagens, doorgaans aangeduid onder de Franse naam "débach-vit". De wanden van deze "huifkarren op een ijzeren gestel" plooiën soepel in elkaar, net als een harmonica, zodat er vlot langs zij geladen en gelost kan worden. Voor het transport van de gigantische papierballen doen de bosbouwprodukten-stuwadoors en -expediteurs een beroep op gesloten wagens met schuifwanden (het type Hbis).

Met de Interdelta

"Momenteel huren we de wagens per reis," legt Van Bruwane uit. "Zo hoeven we niet in te staan voor de herbelading. We hebben immers zelf zelden meteen een retourvracht." De wagens worden meegegeven in het verspreid vervoer. "Maar we maken ook gebruik van de Eurail-cargo's vooral van de Interdelta naar Zuidoost-Frankrijk. Daarmee krijgen we gewaarborgde verbindingen met als algemeen principe vertrek op dag A 'savonds en aankomst al in de ochtend van dag C," vult Van Bruwane aan.

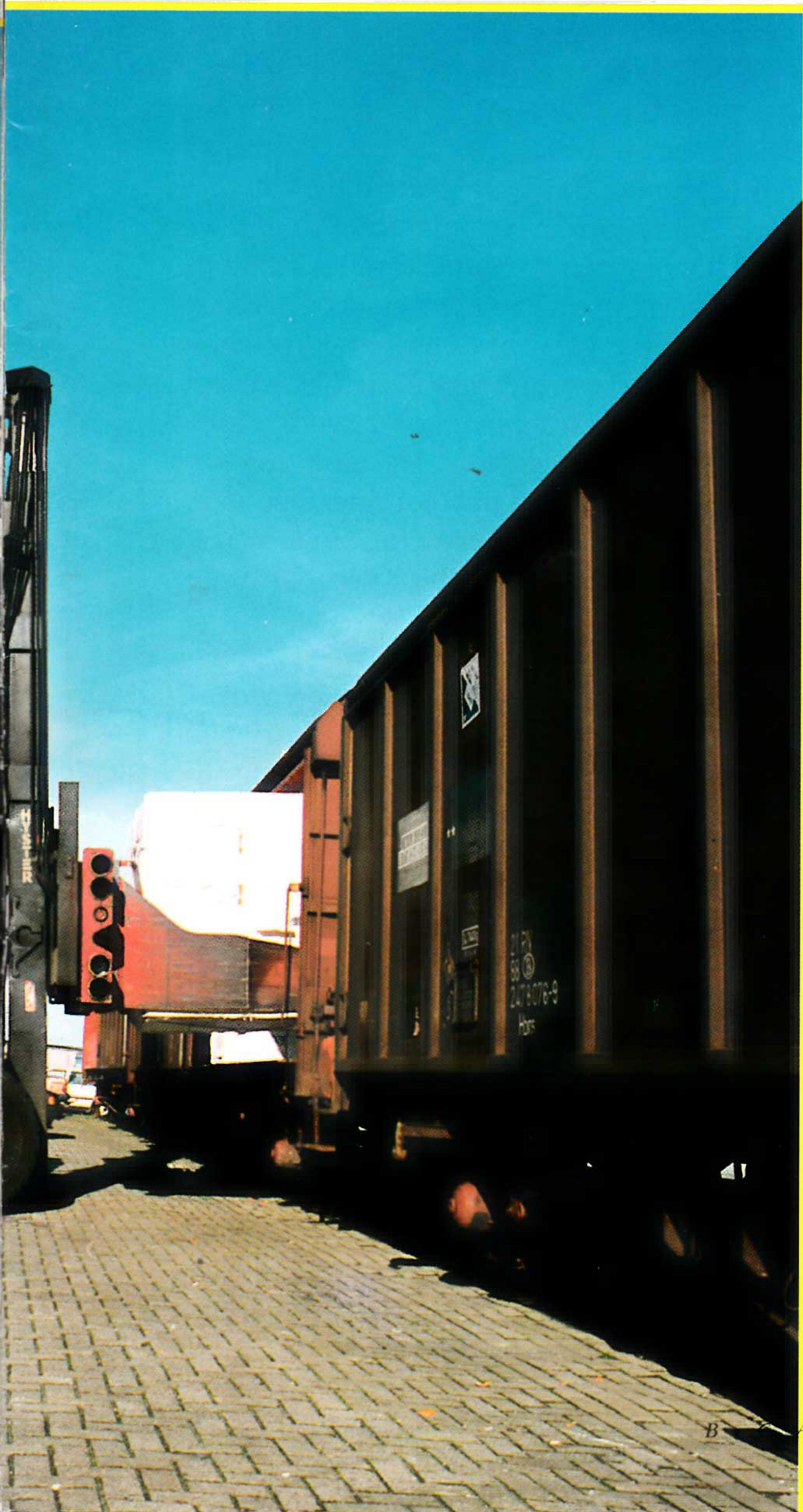
De Interdelta heeft naast Dijon ook Lyon als draaischijf. Die omgeving wordt alsmaar belangrijker voor Westerlund Frankrijk opgericht met omslag- en opslagfaciliteiten in Lyon. Er is ook een vertegenwoordiging in Bordeaux en Parijs. Sedert begin maart 1995 opereert tevens een eigen omslagbedrijf met 30 havenarbeiders in de Normandische Seinstad Rouen.

Strategisch

In totaal behandelde Westerlund vorig jaar grosso modo 4 miljoen ton in de Antwerpse haven, waarvan 750.000 in eigen beheer. Zowat 80% ervan zat in de papiersfeer. Het resterende deel bestond uit aluminium en diepvriesfruit. Voor kaolien, de vuurvaste witte porseleinaarde, werd een speciale terminal ingericht die werkt onder de naam Westerlund Bulk Terminals. Dat alles was goed voor een geconsolideerde omzet van 2,1 miljard frank, gerealiseerd met 90 bedienden en 250 havenarbeiders.

De papiersector, een erg cyclische bedrijvigheid, tekent alweer een ontzettende groei op.

Daarmee wordt de positieve evolutie van Westerlund nog versneld. De spooractiviteiten nemen navenant toe. De aankoop van een Unimog-tweewegtractievoertuig en de aanleg van sporen in elk magazijn, zodat er bij alle weersomstandigheden geladen en gelost kan worden, vormen het onmiskenbare bewijs dat het spoor tot de strategische troeven behoort.



Nieuwe producten

Commodity forwarder Norexa, een dochterbedrijf van Noordnatie, spitst zijn activiteiten toe op drie sectoren. Primo: fruit, diepvriesprodukten en bederfbare goederen, in het vakjargon beter gekend als "perishables". Secundo: suiker. Tertio: koffie en cacao. Een geoptimaliseerde spooreservice speelt een alsmaar grotere rol in de distributie van deze produkten.



J. Van Regemortel

In de huidige turbulente internationale markt ondervinden expediteurs een sterke druk om nog sneller, nog kwalitatiever en nog prijsbewuster te handelen. Om aan die drievoudige opdracht te beantwoorden, werden ook bij het laden en lossen geïnfociseerde methoden ontwikkeld. Jean Van Regemortel, Commercial Manager Perishables bij nv Norexa, geeft een voorbeeld: "Vandaag is de distributie van ongepalettiseerd fruit gewoon ondenkbaar geworden. Dat heeft ook zijn weerslag op het laden en lossen van de treinen. De wagens moeten in de kortst mogelijke tijd af en aan kunnen rijden. Vorkheftrucks en transpalets zorgen voor een gevoelige verhoging van de snelheid bij de los- en laadoperaties."

RailEdi voorkomt papierberg

Kwaliteit impliceert eveneens een onberispelijke opvolging en levering. "We sturen veel fruit aan distributieketens en groothandelsmarkten. Meer

en meer eisen vooral zij een strikte toepassing van het just-in-time-principe," legt Van Regemortel uit. "Ook het rolling stocks-concept wordt door alsmaar meer bedrijven aangewend. Kort samengevat komt het erop neer dat de voorraden afgebouwd worden, zodat ze eigenlijk alleen nog onderweg te situeren vallen. Dat betekent onder meer dat we steeds moeten weten waar de zendingen zich exact bevinden. Als er een breuk in de ketting dreigt te komen, moeten we immers onmiddellijk kunnen ingrijpen."

Vanzelfsprekend hebben zulke concepten ook hun weerslag op de samenwerking met het spoor. Verklaart Van Regemortel: "Vanuit dat perspectief zijn we nu betrokken bij een nieuw initiatief: RailEdi, een innovatie die de traditionele papieren vrachtbrief vervangt door een elektronische versie." Samen met Railtrans verrichtte Norexa de voorbije maanden pionierswerk, dat ervoor zorgde dat RailEdi afgewerkt werd. Deze nieuwigheid kwam tot stand in samenwerking met Seagha, een coöperatieve vennootschap gesticht door Antwerpse havenorganisaties. Het doel lag duidelijk vast: een Electronic Data Interchange-netwerk voor alle betrokkenen ontwikkelen. De aangesloten bedrijven vervangen hun complexe papierberg door vlotte digitale informatie. Sinds kort legt ook de NMBS de link met dit vervoer-EDI-systeem.

Ook RailEasy werd in het nieuwe systeem geïntegreerd. RailEasy maakt een perfecte lokalisatie van de wagens op het Europese spoorwegnet mogelijk. Kortom, niet alleen het rolling stocks-concept wordt uitvoerbaar. Door de digitale uitwisseling worden tegelijkertijd fouten, energie en tijdverlies vermeden. Een beslissende veldslag tegen het papier is gewonnen.

EurailCargo geprezen

In de wedloop om klokvast en klantgericht te werken, spelen Norexa en de Belgische spoorwegen nog een belangrijke troef uit: EurailCargo. B-Cargo-treinen die dit kwaliteits-etiket opgekleefd krijgen, rijden net als reizigerstreinen op vaste tijdstippen tussen vaste verbindingen. Op die manier wordt verspreid



vervoer in een bepaalde richting gebundeld tot een trein met gegarandeerd uurrooster. Van Regemortel prijst deze aanpak: "We hebben nu al geruime tijd ervaring met de EurailCargo Scaldo naar het oosten van Oostenrijk. Door de puike resultaten ervan aarzelen we niet om ook gebruik te maken van de Belalpia, de nieuwe verbinding naar westelijk Oostenrijk met onder meer Innsbruck en Salzburg."

Nokuna Reefer Express, nieuwe joker

Norexax biedt nu ook een nieuwe rechtstreekse dienst aan van Antwerpen naar Moskou, een veilig en betrouwbaar spoortransport in samenwerking met Kühne & Nagel. De Nokuna Reefer Express, zoals deze dienst genoemd wordt, is vooral gericht op het vervoer van groenten, fruit en diepgevroren vlees- en visproducten naar bestemmingen in Rusland.

"Met deze transportservice willen we inspelen op de toenemende export van verse producten naar Rusland. Binnen de acht tot negen dagen na vertrek kunnen we de waren in Moskou voor verdere distributie beschikbaar hebben," zo melden Steven Clerckx, General Commercial Manager, en Patrick Van Riel, Assistant Commercial Manager bij Norexax. Stippen ze aan: "De keuze van Kühne & Nagel als partner was vrij logisch. Deze onderneming heeft al heel wat ervaring inzake spoorvervoer en beschikt over een uitgebreid netwerk van kantoren in het GOS. Dat zijn twee ideale troeven om met reefer-specialist Norexax een team te vormen en

samen de Nokuna Reefer Express op de markt te introduceren."

De Interfrigo-wagens in deze rechtstreekse verbinding worden over het ganse project gevolgd. Bij de Russische grens wordt de waar overgeladen in Russische machine-koelwagens, die begeleid worden tot op de bestemming. Veiligheid staat dus bovenaan. Daarenboven biedt de dienst een all-risk-verzekering aan. Norexax verwacht voor deze dienst dit jaar een trafiek van zowat 10.000 ton vanuit de Benelux.

Massaal op het spoor

"Vorig jaar verstuurden we ongeveer 40.000 ton fruit per trein," aldus Van Regemortel.

"Ongetwijfeld zal de invoering van de Belalpia en de Nokuna Reefer Express dat aantal stevig opdrijven. Ons aandeel per spoor maakte een forse stijging door de komst van de Scaldo en vooral door de rechtstreekse Bananenexpress naar Duitsland. Dat is het beste bewijs dat een goede analyse van de verkeersstromen en een daarvan afgeleid klantgericht maatwerk een bepaalde sector massaal naar het spoor kan doen overschakelen."

De bananen en het andere fruit worden hoofdzakelijk in Interfrigowagens naar Duitsland en Oostenrijk vervoerd. Voor sommige producten en afhankelijk van het seizoen wordt ook gebruik gemaakt van normale netwagens van het type GBS of H-bis. Norexax en de NMBS transporteren een gezond product op een gezonde manier. Smakelijk!



Uitzonderlijk vervoer

EEN brugdek voor de HST

Onlangs verzorgde B-Cargo een aantal keer een wat ongewoon vervoer. Een paar brugdekken moesten van Ciney naar Lembeek (nabij Halle) gebracht worden. De brug is bestemd voor de kruising van de HST met Lijn 96 (Brussel-Bergen-Quévy). De indrukwekkende vracht bestond uit zes betonelementen van elk 30 meter lengte, 3,8 meter breedte en 1,7 meter hoogte. De kanjers wogen maar liefst 210 ton per stuk.

Om dit alles ter plaatse te krijgen, werden speciale treinen ingezet. Op sommige punten daalde de snelheid van het konvooi tot 5 km per uur. Meer dan eens bleef er immers niet meer dan enkele centimeters ruimte over tussen de lading en de vaste installaties langs de sporen. De uiterste nauwkeurigheid waarmee deze operatie diende te gebeuren, vereiste echt maatwerk, dat door B-Cargo met succes werd afgerond.

