

# B-CARGO news

Tweemaandelijks  
4/95



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



## HOUTSECTOR

Actief partnerschap

**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**

1070 BRUSSEL  
Frankrijkstraat 85  
Tel. 02/525 46 62  
Fax 02/525 46 25

**In uw streek**

1070 BRUSSEL  
Frankrijkstraat 85  
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

- 
- GENERAL FOREST**
- 4** Een dynamische spoorpartner.
- 
- BURGO ARDENNES**
- 6** Meer dan 20.000 ton goederen per maand, met de trein.
- 
- EFL S.A.**
- 8** Vervoer van ontschorst hout via het oude station van Croix-Rouge.
- 
- COLLOQUIUM KWALITEIT**
- 9** Kwaliteitscharters voor tevreden klanten.
- 
- DE KANAALTUNNEL**
- 14** Strenge veiligheidseisen.

## De beurs van Libramont

Sinds enkele jaren gaat de houtsector door een diep dal. Daardoor ging ook het houtvervoer erop achteruit.

Onze aanwezigheid op de land- en bosbouwbeurs van Libramont bevestigt dus klaar en duidelijk dat B-Cargo het houtvervoer als een prioriteit blijft beschouwen.

De beurs van Libramont is een uitstalraam waar B-Cargo zaken doet. Maar ze is tevens een forum waarop ideeën

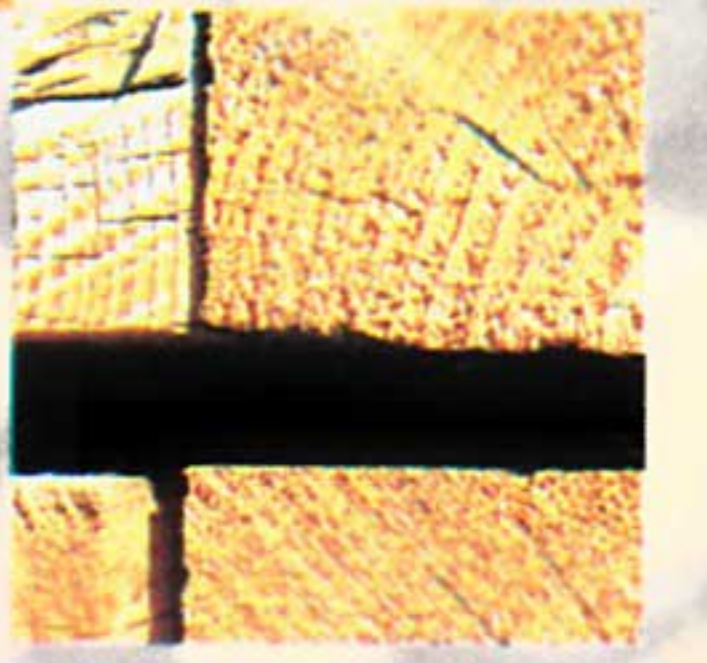
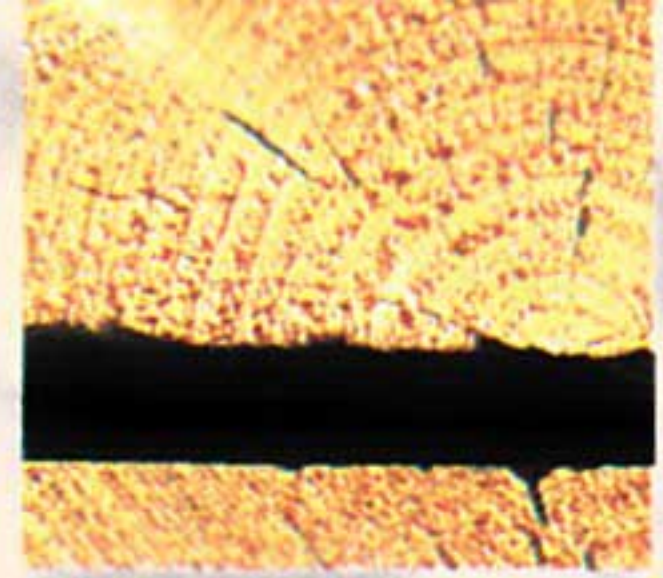
worden uitgewisseld. De belangrijkste protagonisten uit de houtsector hebben er kennis kunnen nemen van onze doelstellingen en ons beleid. Wij hebben geluisterd naar hun wensen.

Zonder twijfel hebben wij de sector ervan overtuigd dat B-Cargo een geschikte en aandachtige partner is, die een zich schrap zettende economische bedrijvigheid ondersteunt.



**D O S S I E R**

# H O U T *stations*



# Marktverovering dankzij de spoorweg

General Forest is een jonge onderneming in de houtsector die veel inzet op de spoorweg. De keuze om zich te vestigen in Bertrix werd trouwens bepaald door de nabijheid van het station. "Door B-Cargo hebben we markten kunnen winnen", stelt gedelegeerd bestuurder Jean-Pierre Swaelens.

**G**eneral Forest ging van start in het tweede semester van 1994. Het bedrijf is gespecialiseerd in een voor België zeer originele activiteit en verstrekt diensten op maat aan zagerijen. Deze werken onder steeds striktere voorwaarden en passen meer bepaald het principe van de geconcentreerde stromen toe. Alles wat hen helpt zich toe te spitsen op hun kernactiviteit, het zagen, en wat bijdraagt tot het versnellen van de operaties is dus bijzonder welkom. General Forest heeft zich tot doel gesteld hierop in te spelen.

Verklaart Jean-Pierre Swaelens: "Wij sorteren de grondstof in functie van de kwaliteit en de afmetingen van het hout, zagen het voor volgens precieze criteria en ontchorsen het. Zo bekomen we een produkt dat klaar is voor

gebruik door de zagerijen. Dan verkopen we loten bewerkte repen van bepaalde afmetingen."

Anders gezegd: als een zagerij een welbepaalde produktie in gang moet zetten, kan ze zich tot General Forest wenden, dat haar het qua afmetingen gepaste hout levert, bewerkt en klaar om te worden gezaagd. Overigens moet een zagerij die hele stammen koopt ook het vervoer van afval, te weten de schors, betalen. Het afval kan oplopen tot 12% van het volume. Het bedrijf uit Bertrix helpt zijn klanten dus een bijkomende besparing te realiseren.

Naast de voor de zagerijen bestemde produkten, levert General Forest ook aan de papierfabrieken. Alle delen van de stammen die niet bruikbaar zijn voor de zagerijen - de toppen bijvoorbeeld - moeten immers een ander gebruik vinden.

## In het produktieproces

Het hart van General Forest is een ultramoderne machine die 1000 stammen aan stukken kan zagen op één werkdag. Dat stemt overeen met 500 kubieke meter per dag. De machine

wordt gestuurd door een computer, meet de stammen en programmeert de verzaging in functie van het soort hout en de bestelling.

Sommige grote zagerijen zijn weliswaar uitgerust met hetzelfde materiaal als General Forest, maar moeten de gezaagde stukken die ze niet onmiddellijk kunnen gebruiken opslaan. De service van General Forest verschaft hen dus meer flexibiliteit en maakt het hen mogelijk slechts de grondstof aan te kopen die ze op elk bepaald ogenblik nodig hebben. "Wij schakelen ons precies en soepel in in het produktieproces", beklemtoont Jean-Pierre Swaelens.

## Gesloten treinen naar Italië

Precies om zich te kunnen integreren in de produktiecyclus van een industriële zagerij, speelt het vervoer een beslissende rol. Vooraleer het zijn keuze liet vallen op Bertrix, bestudeerde General Forest verschillende mogelijke vestigingsplaatsen. Bertrix haalde het omwille van de faciliteiten, geboden door het industrieterrein, maar ook wegens de nabijheid van de laadkaai van



het station en de bereikbaarheid. In deze context en op de lange afstand is de trein van beslissend belang voor de dienstverlening van General Forest.

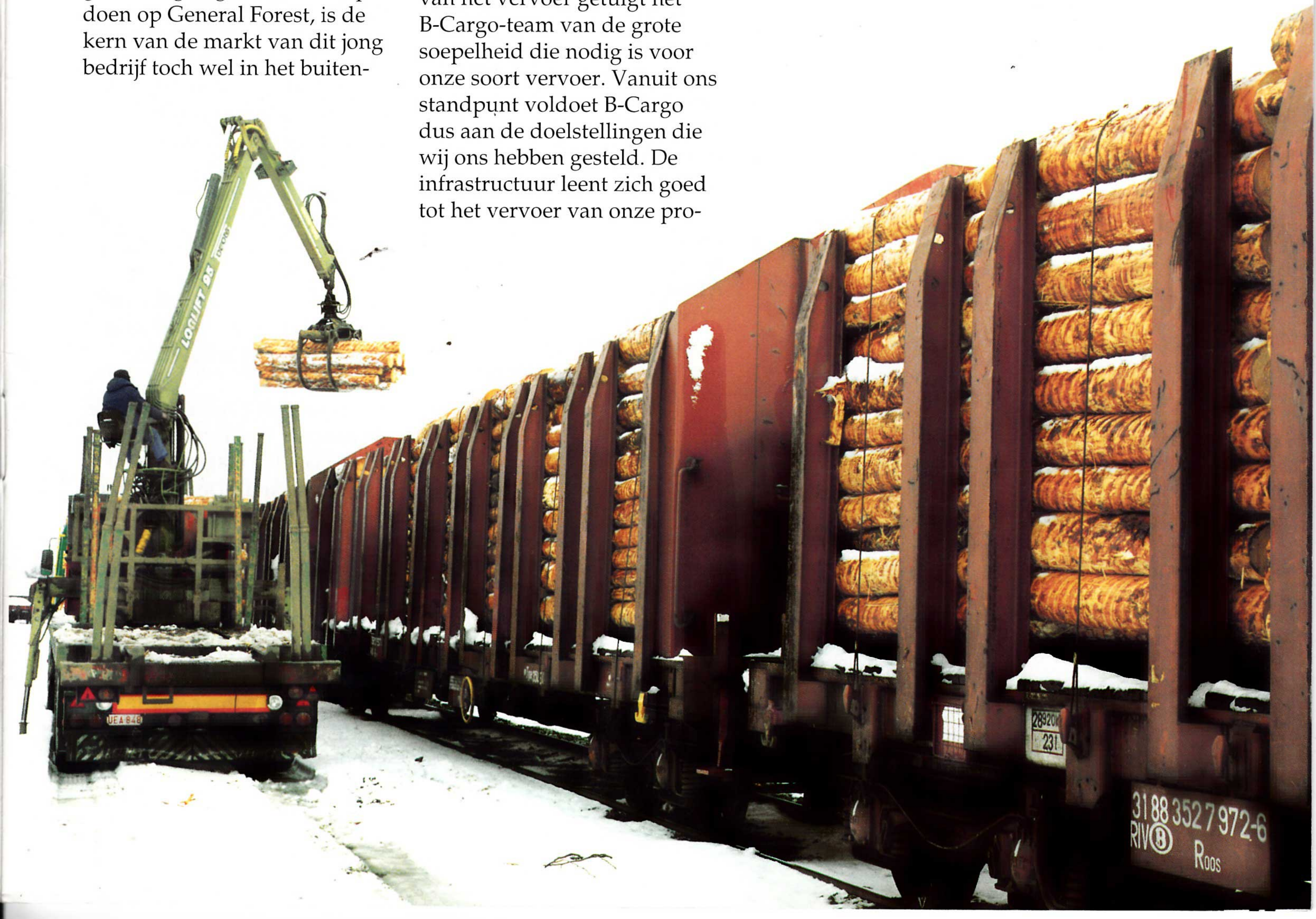
Hoewel ook de Belgische zagerijen, met inbegrip van de grootste, geregeld een beroep doen op General Forest, is de kern van de markt van dit jong bedrijf toch wel in het buiten-

land te zoeken. "Wij bevoorraden grote bedrijfseenheden in Duitsland, Nederland en Italië. Wegens de relatief korte afstand worden de klanten uit de eerste twee landen bediend via de weg. Voor de bestemming Italië gaat onze voorkeur daarentegen uit naar de trein. Wij gebruiken overwegend gesloten treinen, een snelle en betrouwbare formule", zegt Jean-Pierre Swaelens.

Service is van het hoogste belang, want General Forest moet steeds grote hoeveelheden binnen een beperkt tijdsbestek verzenden. B-Cargo komt tegemoet aan deze behoefte door snel en zonder overdreven formaliteiten de nodige treinen ter beschikking te stellen.

"Over de lange afstand is de trein volkomen operationeel. En in de dagelijkse organisatie van het vervoer getuigt het B-Cargo-team van de grote soepelheid die nodig is voor onze soort vervoer. Vanuit ons standpunt voldoet B-Cargo dus aan de doelstellingen die wij ons hebben gesteld. De infrastructuur leent zich goed tot het vervoer van onze pro-

dukten. Bovendien heeft de spoorweg ons toegelaten markten te veroveren. Eigenlijk biedt B-Cargo ons een onmisbare dienst aan", prijst Jean-Pierre Swaelens. De vervoerde volumes voor rekening van General Forest zijn in volle uitbreiding. B-Cargo hoopt binnenkort 50.000 ton hout per jaar naar Italië te kunnen brengen. Meer nog, General Forest zoekt momenteel nieuwe afzetmarkten in verder gelegen Duitse regio's. Als dit project gerealiseerd wordt, zal het nog meer hout aan B-Cargo toevertrouwen. De trein bevestigt nog maar eens dat hij een kostbaar onderdeel is in de organisatie van dit bedrijf.



# Weloverwogen keuze voor de trein

Burgo Ardennes (dat de activiteit van Cellulose des Ardennes overnam) is erg gehecht aan de spoorweg. De fabriek produceert papier en papierpasta. Voor haar bevoorrading en voor de verzending van haar produktie doet ze steeds meer een beroep op de trein. Daarvan getuigt de snelle uitbreiding van het vervoer.



De keuze voor de trein van de papierfabriek van Harnoncourt nabij Virton is niet nieuw. Eind jaren tachtig investeerde het bedrijf - dat toen nog Cellulose des Ardennes heette - ongeveer 50 miljoen frank in de modernisering van zijn interne spoorinstallaties. De beslissende versnelling kwam er echter na de overname door de Burgo-groep in 1994. Vanaf begin dit jaar kende het aantal in- en uitgaande spoorwagens een opvallende stijging (van 366 in januari tot bijna 500 in mei). Sindsdien verlaten ongeveer 20.000 ton goederen de fabriek van Harnoncourt of komen er aan per trein. Deze volgehouden evolutie illustreert het enthousiasme over het spoorvervoer van Burgo Ardennes.

“Voor de directie van Burgo is het toevertrouwen van steeds meer goederen aan de spoorweg in de eerste plaats een uiting van burgerzin”, zegt Maurice Monaville, de verantwoordelijke voor verzending en tractie. “Wij kiezen voor milieuvriendelijke vervoerswijzen. Door een beroep te doen op spoorvervoer kunnen we ook het aantal vrachtwagens beperken dat door de naburige gemeenten moet rijden.”

## Sterke toename

Het resultaat van dit voluntaristisch beleid is een sterke toename van het spoorvervoer sinds het begin van dit jaar. “Vanaf januari hebben we trouwens het transport van bepaalde goederen overgebracht van de weg naar het spoor. Een voorbeeld daarvan zijn de basische carbonaten die nodig zijn voor de papierproductie”, legt Maurice Monaville uit. De trein speelt ook een steeds grotere rol in de bevoorrading van de papierfabriek met lange vezels vanuit Zeebrugge of Antwerpen. In januari kwamen er 77 met dit produkt geladen wagens aan te Harnoncourt, in mei waren dit er 171. Een vrij opmerkelijke vooruitgang.

Het bedrijf beschikt trouwens permanent over een vijftigtal netwagens met schuivende schotten.

B-Cargo staat eveneens in voor de aanvoer van zware fuel (ongeveer 110 wagens of 6000 ton per maand). De brandstof dient voor de enorme stoomketels die de generatoren aandrijven. Burgo Ardennes gebruikt de trein ook voor de verzending van zijn papierpasta (ongeveer 100 wagens of 4000 ton per maand).

Slechts één produkt wordt om evidente redenen zelden per spoorwagen naar de fabriek



gebracht: het hout zelf.

Maurice Monaville: "Ons binnenlands net is niet afgestemd op het vervoer van de enorme hoeveelheden hout, ongeveer 900.000 ton per jaar, die we in ontvangst nemen. Verder legt het hout zelden meer dan 250 kilometer af om bij ons aan te komen. Gezien het hoe dan ook in het bos moet worden opgehaald, verkiezen we onze bevoorrading met vrachtwagens te regelen."

Niettemin importeert Burgo Ardennes ook hout uit verafgelegen Duitse streken. Een gedeelte hiervan bereikt Harnoncourt per trein. Eén trafilek behoort tot de geschiedenis. Geen enkele wagen met chloor komt nog de fabriek binnen. Chloor werd vroeger gebruikt om de papierpasta te bleken. Nu worden hiervoor milieuvriendelijkere procédés aangewend die hetzelfde resultaat geven.

### Flexibiliteit van de spoorweg

De spoorweg betekent voor Burgo Ardennes niet alleen een middel om zijn transportbeleid te diversifiëren, hij biedt ook andere voordelen. "Het spoor maakt het mogelijk de straten van de fabriek te ontlasten. Stel u eens voor dat we het vervoer per trein zouden stopzetten. Dagelijks zouden er tientallen extra vrachtwagens de installaties aandoen. Dat zou een moeilijk te beheren situatie scheppen, zeker omdat we nu reeds bijna 200 vrachtwagens per dag ontvangen", schetst Maurice Monaville. Een ander kenmerk van de trein dat op prijs wordt gesteld, is zijn grote capaciteit. "Alleen de spoorweg is in staat om ons zowat 300 ton brandstof per dag te leveren, met alle gemak van de aankomsten op een vast tijdstip. Met de trein mogen we gerust zijn in een regelmatige bevoorrading. Net zoals de kaolien komt de fuel vanuit Antwerpen in regelma-

tige zendingen van 250 tot 350 ton."

Flexibiliteit ondervindt Maurice Monaville ook in zijn contacten met het B-Cargo-team van Bertrix: "Of we nu een vervoer willen organiseren naar Antwerpen of Warschau, steeds hebben we slechts één gesprekspartner. Dat vereenvoudigt sterk de procedures." Ten slotte speelt de prijs een rol. "Wij werken eveneens met treinstellen van 500 ton of meer. Voor dit soort werk is de prijs van de trein zeer gunstig", preciseert Maurice Monaville.

### Privé-trieerstation

Burgo Ardennes behandelt de 500 wagens per maand die te Harnoncourt aankomen in een indrukwekkende privé-installatie. "Wij hebben ons eigen 4 kilometer lange spoornet, met 25 wissels, en vormen zelf de treinen met behulp van onze eigen tractieploeg. We beschikken over 8 lospunten voor een twaalfstal produkten. Een moeilijkheid is dat we via slechts één spoor aangesloten zijn op het NMBS-net. Dit verplicht ons te jongleren met de wagens om opstoppingen te voorkomen", vertelt Maurice Monaville.

Om het hoofd te bieden aan het groeiend treinverkeer zal Burgo Ardennes zijn uitrusting verbeteren. Daartoe behoort een investering in een nieuwe, krachtigere locomotief voor het vormen van de treinen. Het engagement tegenover de spoorweg is dus de vrucht van een lange termijn-strategie. Uiteraard ondersteunt B-Cargo deze strategie vastberaden.



# EFL s.a. te Croix-Rouge

Van in de beginne is B-Cargo de partner van EFL s.a. voor de verzending van stammen naar Italië en Spanje.

Dit jaar hebben we opnieuw vervoer in de wacht gesleept naar het noorden van het land. Dat is het resultaat van een prijzenbeleid dat afgestemd is op de laadmogelijkheden en van een kwaliteitsverbetering inzake dienstverlening. Het bewijst ook dat B-Cargo nog nauwer wil aansluiten bij de KMO's uit de houtsector. ■





# Streven naar vervoers-overeenkomsten

Ongetwijfeld vormt het aspect kwaliteit één van de belangrijkste aandachtspunten van bedrijven. Dat is niet anders bij de NMBS. De diverse departementen werken actief aan een kwaliteitsverbetering. Zo werd binnen B-Cargo een afdeling "Coördinatie en Kwaliteit" opgericht om alle inspanningen te stroomlijnen. Het departement Transport kreeg een kwaliteitscel op de Centrale Dispatching om in real time de kwaliteitsaspecten - zoals info aan de klanten - op te volgen. Die aanpak werd net voor de zomer toegelicht op een colloquium in Gent. Antoine Martens, bestuurder-adjunct-directeur-generaal NMBS, leidde het thema in.

Voor hij het onderwerp aansneed, wees de heer Martens op het grote belang van het goederenverkeer voor de NMBS. De cijfers tonen dat duidelijk aan: in 1994 zorgden de 63,4 miljoen ton of 8084 miljoen ton/km voor 13,1 miljard frank inkomsten. Dat haal je niet als de klanten niet tevreden zijn. Het verwerven van contracten voor de bevoorrading van wisselstukken in de bijzonder veeleisende auto-industrie beklemtonen die tevredenheid.

Op de lauweren rusten, kan echter niet. In het goederenvervoer kwam de jongste jaren een evolutie op gang, die de lat van de kwaliteitsnormen steeds hoger legt. Een veelzeggend voorbeeld daarvan vinden we bij "just in time". Bedrijven schakelen transporteurs ook steeds vaker in het eigen produktiesysteem in. Dat gebeurt bijvoorbeeld bij de

Antoine Martens, bestuurder-adjunct-directeur-generaal NMBS: "De NMBS moet beter dan vroeger de noden en behoeften van de klanten kennen. Anderzijds moet de klant de sterke en zwakke punten van het spoor kennen. Uit dat overleg kunnen vervoersovereenkomsten met kwaliteitsgaranties voortspruiten."



levering van de zachte staalplaten van Sidmar naar de autonijverheid. Zulke bedrijven passen doorgaans Integrale Kwaliteitszorg (IKZ) toe.

Inspelen op die concepten verloopt vlotter als vervoerder en klant elkaars problemen juist inschatten. De heer Martens concludeerde dan ook: "Daarom moet de NMBS beter dan vroeger de noden en behoeften van de klanten kennen. Anderzijds moet de klant de sterke en zwakke punten van het spoor kennen." Een juiste communicatie kan leiden tot een vervoersovereenkomst,



# Het kan altijd beter

waarbij exact wordt vastgelegd hoe de NMBS de afspraak zal waarmaken.

Elders in dit nummer licht een manager van Sidmar toe hoe het Gentse staalbedrijf en de NMBS zo'n vervoersovereenkomst lieten uitmonden in een partnercontract. De heer Martens gaf nog enkele markante voorbeelden. Zo stipte hij het maatgerichte transport aan van auto-onderdelen van Bochum naar Opel in Antwerpen: "Samen met de klanten werd een optimale vervoersorganisatie uitgewerkt in real-time, die opgevolgd wordt op zowel het Duitse als Belgische net. Het gaat hier om gesloten treinen, die door de betrokken netten perfect beheerd kunnen worden. Bij vertraging wordt de klant systematisch ingelicht door de kwaliteitscel."

Het verspreid vervoer valt moeilijker te beheren. Maar ook op dit domein kan kwaliteit gegarandeerd worden. Dat gebeurt zeker met de EurailCargo-treinen, die verschillende wagens groeperen en klokvast hun trajecten rijden. De waarborg van snelheid en stipte levering geldt zelfs bij complexe trajecten zoals het vervoer naar Zweden, dat vier netten en twee ferry's omvat. Kwaliteit is beslist geen loos begrip voor NMBS en B-Cargo.

In het middenluik van het colloquium kwamen de algemene aspecten, filosofie en normering van het kwaliteitsdenken aan bod. Een aantal experts zorgden voor een uitvoerige uitleg.

**G**uido Verrept, adviseur bij het Centrum voor Kwaliteitszorg Antwerpen (CKZ), wikte en woog het befaamde concept Integrale Kwaliteitszorg (IKZ). Eerst schetste hij de overgang van het begrip produktkwaliteit naar IKZ. In de huidige kopersmarkt met haar intense concurrentie staat kwaliteit buiten kijf. De winst wordt niet langer bepaald door de leverancier alleen, maar door de combinatie van marktprijs en kostprijs. Wie die winst wil optimaliseren, kan vooral inspelen op de kostprijs. De heer Verrept deelt de kostprijs in twee delen in: een procesdeel en verspillingen. Waarschuwde hij: "Verspillingen lopen al gauw op tot 30% van de omzet. Het gaat onder meer om te lange

doorlooptijden, fouten en de daaruit voortvloeiende creditnota's, het klasseren van dezelfde informatie, intern transport enz. Met IKZ sporen we deze verspillingen op en onderzoeken we hoe ze weg te werken."

Voegt hij er in één adem aan toe: "IKZ stopt evenwel nooit. Het is een strategie die gericht is op het continu verbeteren van de processen in de gansen onderneming. Het vergt wel degelijk een mentaliteitswijziging. De leuzen luiden: 'het kan altijd beter' en 'fouten maken is geen ramp als er maar een les uit getrokken wordt.'"

IKZ voert men best top-down in, niet alleen omwille van de voorbeeldfunctie, maar ook omdat 80% van de problemen management-beheersbaar zijn. In één klap de volledige organisatie op een hoger prestatieniveau brengen, kan uiteraard niet. Daarom stelt de heer Verrept een projectmatige aanpak voor. Grote, vage projecten zijn echter evengoed gedoemd om te mislukken.



Guido Verrept (CKZ Antwerpen): "IKZ kan beschouwd worden als de motor om op een hoger prestatieniveau te komen, terwijl ISO de spie is die men kan plaatsen om te vermijden dat de bereikte resultaten teloorgaan."



Nodig is een stappenplan dat niet te veel hooi tegelijk op de vork neemt.

Guido Desmarets, senior consultant bij Bekaert Stanwick Consultants, ging nader in op de ISO-9000-certificering. Hij was het eens met Guido Verrept, die het nastreven van een ISO-certificaat plaatst na de invoering van een kwaliteitsconcept: "IKZ kan beschouwd worden als de motor om op een hoger prestatieniveau te komen, terwijl ISO de spie is die men kan plaatsen om te vermijden dat de bereikte resultaten teloor gaan." ISO is meteen mooi meegenomen om een groter vertrouwen los te weken bij de klanten.

"Soms wordt het ISO-certificaat helaas te licht toegekend," vervulde Herman De Coster, verantwoordelijke zorgsysteemauditering en management bij SGS European Quality Certification Institute. "Het ISO-certificaat mag niet gereduceerd worden tot een marketing-instrument."

Colloquium Kwaliteit

# Partnerschap Sidmar-NMBS

Het geïntegreerd staalbedrijf Sidmar (omzet 49 miljard in 1994) sloot met de NMBS een kwaliteitscharter af. Op het colloquium preciseerden Antoine Martens, bestuurder-adjunct-directeur-generaal NMBS, en Luc Vanhove, coördinator Integrale Kwaliteit Sidmar, het principe en de implementatie van dit vruchtbare partnerschap.

**G**oed twee jaar geleden deed zich een transport-kwaliteitsprobleem voor bij een belangrijke klant van Sidmar. Dit incident vormde, samen met de wil tot verbeteren bij zowel Sidmar als de NMBS, de aanleiding om een kwaliteitsovereenkomst te sluiten. Dat charter werd ondertekend op hoog niveau, een duidelijke illustratie van de top-down benadering.

Sidmar vindt de NMBS als vervoerder een belangrijke schakel in de eigen productieketting. De kwaliteit van het product is immers zoals de klant



Luc Vanhove (coördinator Integrale Kwaliteit Sidmar): "Sidmar vindt de NMBS als vervoerder een belangrijke schakel in de eigen productieketting."



deze ervaart bij ontvangst. Dat is niet noodzakelijk dezelfde als bij vertrek uit de fabriek. Tijdens het transport kan immers wat mislopen. Sidmar wil haar competitiviteit waarborgen door haar klanten uitmuntende kwaliteit en een dito service te bieden. Als belangrijke vervoermaatschappij van Sidmar-produkten (32.000 wagens met in totaal 1,5 miljoen ton in 1994) kan en wil de NMBS bijdragen tot die doelstelling. Dat kan door de produktkwaliteit tijdens het vervoer te garanderen, door de transportduur te respecteren, te bewaken en te optimaliseren, alsook door de nodige informatie en documenten stipt ter beschikking te stellen. Directieleden en hogere leiding

van beide bedrijven zetelen in het overlegcomité Sidmar-NMBS, dat om de zes maanden vergadert. Dit comité fungeert als spil van het partnerschap. Het identificeert de belangrijkste problemen. Dankzij dit overleg schat Sidmar de complexiteit van het spoorvervoer correct in en weet dus dat het onmogelijk is om alle veranderingen onmiddellijk in te voeren. Daarom werd geopteerd voor een stapsgewijze verbetering, waarvoor specifieke werkgroepen samengesteld of verantwoordelijken aangeduid worden. Een werkgroep boog zich, bijvoorbeeld, over de vraag hoeveel beklede wagens Sidmar nodig heeft. De studie en simulatie resulteerden in een gefundeerde aanbeveling, gevolgd door een goedkeuring bij de NMBS. Een andere, bijzonder belangrijke werkgroep onderzocht hoe de wagens best aan-

gepast worden aan de Sidmar-noden. Er werd ook al een nieuwe en snellere organisatie voor vervoer naar Frankrijk en Spanje gerealiseerd. Beide partners mogen dan ook tevreden besluiten dat er al beduidende verbeteringen verwezenlijkt en aan de gang zijn.



# Puik perspectieven

De studiedag werd afgerond door Marcel Verslype, bestuurder-directeur B-Cargo. Hij gaf de perspectieven voor kwaliteitsinspanningen op korte en lange termijn weer.

**D**e oprichting zelf van het NMBS-departement B-Cargo kaderde in ons kwaliteitsbewustzijn en in ons streven naar een maximale klantentevredenheid. Het was onze bedoeling om onze commerciële mensen voor het goederenvervoer beter te groeperen, beter te profileren naar buiten toe en dichter bij de klanten te brengen. Daardoor zijn wij sindsdien in staat om beter en sneller in te spelen op de klantenbehoeften. Dit is volgens ons het beginpunt van alle kwaliteitsinspanningen."

Zo drukte de heer Verslype de kwaliteitsvisie van B-Cargo uit. Hij beklemtoonde de samenwerking met de klant:

"B-Cargo neemt zelf initiatieven om de kwaliteit van het goederenvervoer te verbeteren. Voor deze acties baseren we ons op de ideeën en wensen van de klanten en hun actieve samenwerking. Kortom, we streven naar een maximale betrokkenheid van de klanten bij onze kwaliteitsinspanningen."

De strategie mikt op het afslui-

ten van kwaliteitsovereenkomsten met klanten (zoals met Sidmar). Die aanpak is vooral toepasbaar bij grote klanten met hoge tonnages en regelmatige trafieken. "Voor het verspreid verkeer richten we onze inspanningen op algemene kwaliteitsverbeterende maatregelen, zoals de EurailCargo-treinen, RailEasy, RailEdi en het continu evalueren en aanpassen van het vervoersplan in functie van de vereisten."

Op korte termijn schuift de heer Verslype drie perspectieven naar voor. Primo: de huidige kwaliteitsprogramma's verder ontwikkelen. Secundo: een snelle en geïnformateerde informatiedoorstroming en gegevensuitwisseling optimaliseren. Tertio: er worden kwaliteitsovereenkomsten afgesloten met de exploitanten van multifunctionele spoorplatformen.

Op lange termijn ziet de bestuurder-directeur eveneens drie perspectieven. Ten eerste is er de permanente verbetering van de technische kwaliteit, alweer in overleg met de klanten. Ten tweede wordt de transportkwaliteit opgetrokken, onder meer door de medewerkers "op de werkvloer" met gerichte opleidingen een kwaliteitsbewustzijn aan te kweken. Ten derde moeten er meer kwaliteitsovereenkomsten getekend worden en staan kwaliteitsprojecten op bepaalde deelgebieden op stapel.

**Marcel Verslype**  
(bestuurder-directeur  
B-Cargo):  
"We streven naar een  
maximale  
betrokkenheid van de  
klanten bij onze  
kwaliteits-  
inspanningen."



De ISO-normen laten de NMBS evenmin onberoerd. De spoorwegmaatschappij kan bedrijven helpen om een ISO-certificaat voor hun ganse productieproces te behalen. De spoorwegnetten kunnen ook zelf werken aan de certificering van bepaalde astreinen. Bij verspreid verkeer komen de EurailCargo-verbindingen hiervoor zeker in aanmerking. Huidige trafieken die lopen in volledige treinen, kunnen gecertificeerd worden volgens de ISO-9002-norm. Omdat deze norm ontwikkeld is vanuit de industrie, blijft het wel moeilijk om een gans spoorwegnet of een afdeling in de nabije toekomst te certificeren. Belangrijker dan het document is de praktijk. ■

# Strengere veiligheidseisen

Goederen die per trein door de Kanaaltunnel worden vervoerd, moeten voldoen aan strikte regels. Eén ervan is de verplichting om een speciale verklaring in te vullen waarin wordt bevestigd dat de lading geen produkten bevat die gevaar kunnen opleveren voor de veiligheid.

●mwille van de veiligheid hebben de Franse en Britse regering verscheidene voorschriften uitgevaardigd die van toepassing zijn op het internationaal vrachtvervoer per trein. Wegens de aard zelf van de constructie, moet de doortocht van treinen door de tunnel bijzondere regels volgen.

Eerst en vooral bestaat er een beperking. In de huidige fase van progressieve opening van de tunnel voor vrachtvervoer per trein zijn niet alle wagens in gespreid vervoer toegelaten. Alleen bloktreinen worden aanvaard, zowel om technische als om veiligheidsredenen. Slechts geprogrammeerde treinen die deel uitmaken van het aanbod van de spoorwegnetten gaan dus door de Kanaaltunnel. Elke andere trein moet toestemming krijgen van British Rail en de SNCF, in overeenstemming met de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de veiligheid van de tunnel.

## Verplicht document

In de richting Frankrijk-Verenigd Koninkrijk moet de zending van goederen voldoen aan bepaalde voorwaarden, vastgelegd door de Franse overheid. Deze zijn vervat in een interministerieel besluit van 5 augustus 1994. Volgens de bepalingen van dit besluit moet het conventioneel spoorvervoer via de vaste verbinding vergezeld zijn van een "vrachtverklaring". De intermodale zendingen moeten voorzien zijn van een "vrachtverklaring via intermodaal platform".

Op deze verklaring - die aan de internationale CIM-vracht-

brief moet worden gehecht - dient de verzender (of de lader) te verklaren:

- dat hij kennis genomen heeft van het feit dat de vervoers-eenheid kan worden geopend voor veiligheidscontroles;
- dat de aard van de zending overeenstemt met de verklaringen in de vervoerscontracten (CIM-vrachtbrief of oorspronkelijk vervoerscontract);
- dat de voorzorgsmaatregelen werden getroffen om te verhinderen dat in de vervoerseenheden voorwerpen of stoffen zouden worden ingebracht die de veiligheid van de vaste Kanaalverbinding in het gedrang zouden kunnen brengen.



In dit verband merken we overigens op dat een aantal gevaarlijke stoffen sinds een tijdje het Kanaal mogen oversteken via de tunnel. Dit gebeurt onder zeer duidelijke voorwaarden en met respect voor alle normale veiligheidsvoorschriften.

Dit door de spoorwegen ter beschikking gestelde document is uiterst belangrijk. Als het ontbreekt of als het fouten bevat, zal de toegang tot de goederentunnel worden geweigerd, zonder dat deze beslissing aanleiding kan geven tot een recht op schadevergoeding. In geen geval volstaat het formulier om de systematische controles aan de toegang van de tunnel te ontwijken.

### Erkende terminals

Niettemin voorziet het interministerieel besluit in een maatregel om de controle-operaties vlot te laten verlopen. De Franse douane kan immers een

terminal (van een vervoerder of een industriële onderneming) erkennen, indien deze voldoet aan een reeks veiligheidsvoorwaarden die verhinderen dat onrechtmatig gevaarlijke goederen zouden worden geladen. Momenteel is er in België nog geen terminal erkend, hoewel de procedure aan de gang is voor sommige, zoals Dry Port Muizen.

Het voordeel van de goederen via een erkende terminal te vervoeren spreekt voor zich.

De ladingen worden niet meer systematisch gecontroleerd bij de ingang van de tunnel.

Uiteraard behoudt de douane het recht ladingen te controleren bij wijze van steekproef, zoals trouwens geldt voor elk transport.

Al deze formaliteiten komen bovenop deze die voortvloeien uit de CIM, het algemeen juridisch regime dat van toepassing is op het internationaal vrachtvervoer per trein.

Hoewel even werd gevreesd dat de CIM niet zou gelden voor de Kanaaltunnel, is dit wel degelijk het geval. Dit biedt een voordeel aan de verzenders: deze internationale conventie regelt ook de vraag naar de verantwoordelijkheid in geval van schade aan de goederen. Het feit dat ze ook geldt in de tunnel, vereenvoudigt de problematiek van de schadevergoeding bij eventuele incidenten.

Deze bepalingen zijn dus van toepassing op alle goederen die via de tunnel worden vervoerd. Wij stippen aan dat tot de invoering van bijkomende voorschriften niet werd beslist door de spoorwegbedrijven. Niettemin moeten zij hen naleven. ■



## Eurostar groeit

**B**ovenop de inspanningen die de NMBS levert om de service aan de klanten Vrachtvervoer zo efficiënt mogelijk te maken, stellen wij alles in het werk om de verbindingen voor reizigers-zakenlief op een hoog niveau te brengen.

Eurostar, de eerste HST die Brussel verbindt met Parijs en Londen, heeft na een inrijperiode zijn aanbod verhoogd. Hij verzorgt nu vijf dagelijkse verbindingen vanuit Brussel-Zuid.

Vanaf 24 september komt er nog een rit bij, in de vroege ochtend vanuit Brussel en in de late namiddag vanuit Londen.

Eurostar is een gemakkelijk en snel vervoermiddel, dat de zakenman of -vrouw toelaat rustig en zonder stress te werken. Eén van de grote voordelen is dat hij de reiziger rechtstreeks van het centrum van Brussel naar dat van Londen brengt, zonder dat deze gebruik moet maken van een andere vorm van transport.

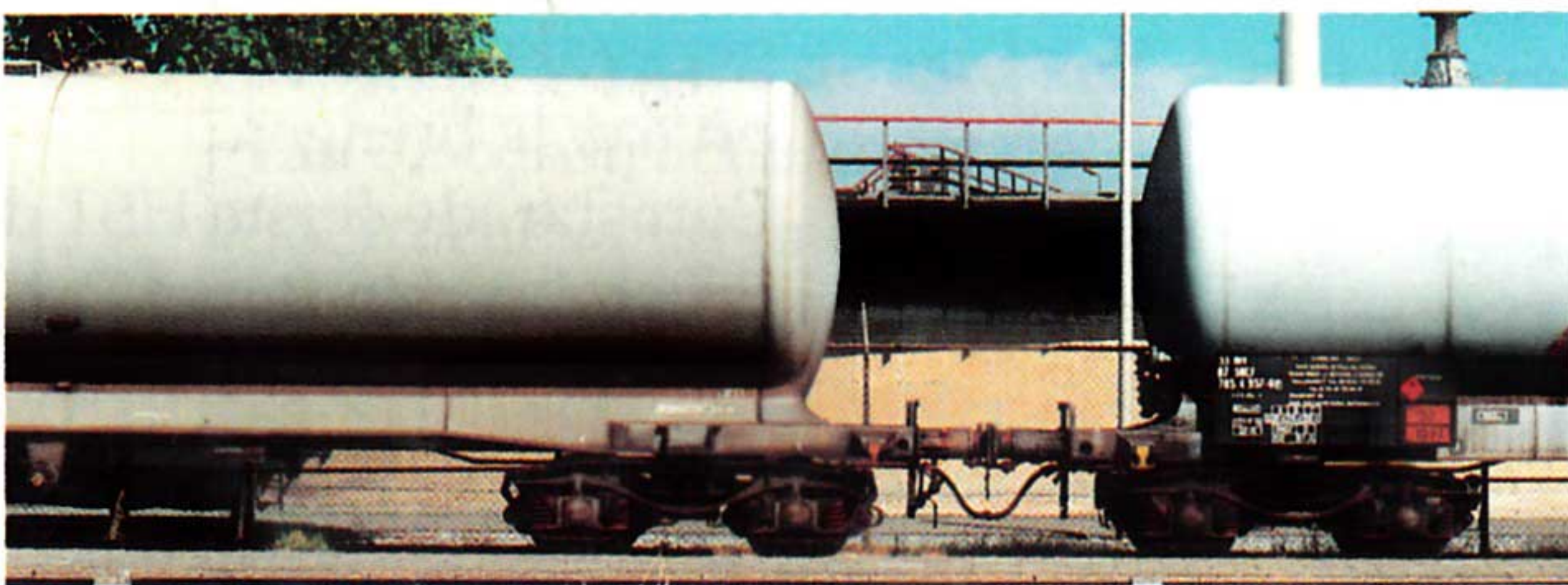




Jean-Pierre Demeunynck,  
Hoofd Logistieke Dienst  
Benelux bij Solvay

***“Transport per spoor biedt ons maximale veiligheid, daarom werken we met B-Cargo.”***

Bij het vervoer van chemicaliën is veiligheid dé topprioriteit. Voor Jean-Pierre Demeunynck een afdoende reden om beroep te doen op B-Cargo.



Zo heeft Solvay vorig jaar een aanzienlijk deel van de goederen bestemd voor haar afnemers in binnen- en buitenland, toevertrouwd aan het spoor. Telkens opnieuw heeft B-Cargo deskundig en probleemloos de klus geklaard.

De trein is immers perfect ingesteld op dit specifieke vervoer, waarbij een preventieve aanpak essentieel is. De eigen infrastructuur, het hoogbeveiligde materieel, de strikte voorschriften en normen, de strenge controles, het intensief opgeleide personeel en het elektronisch GEM-beheersysteem (o.a. opvolgen van wagens) zorgen ervoor dat het spoor zó hoog scoort op het vlak van de veiligheid.

B-Cargo kan ook uw partner worden. Een partner die voor het vervoer van gevaarlijke goederen maximale veiligheid garandeert en u een globale service aanbiedt: degelijke preventieve procedures en het verduidelijken van de aansprakelijkheden en aangepaste verzekeringen.

Meer informatie? Bel B-Cargo op één van de onderstaande nummers.



**DE NIEUWE IMPULS IN EUROPEES TRANSPORT**

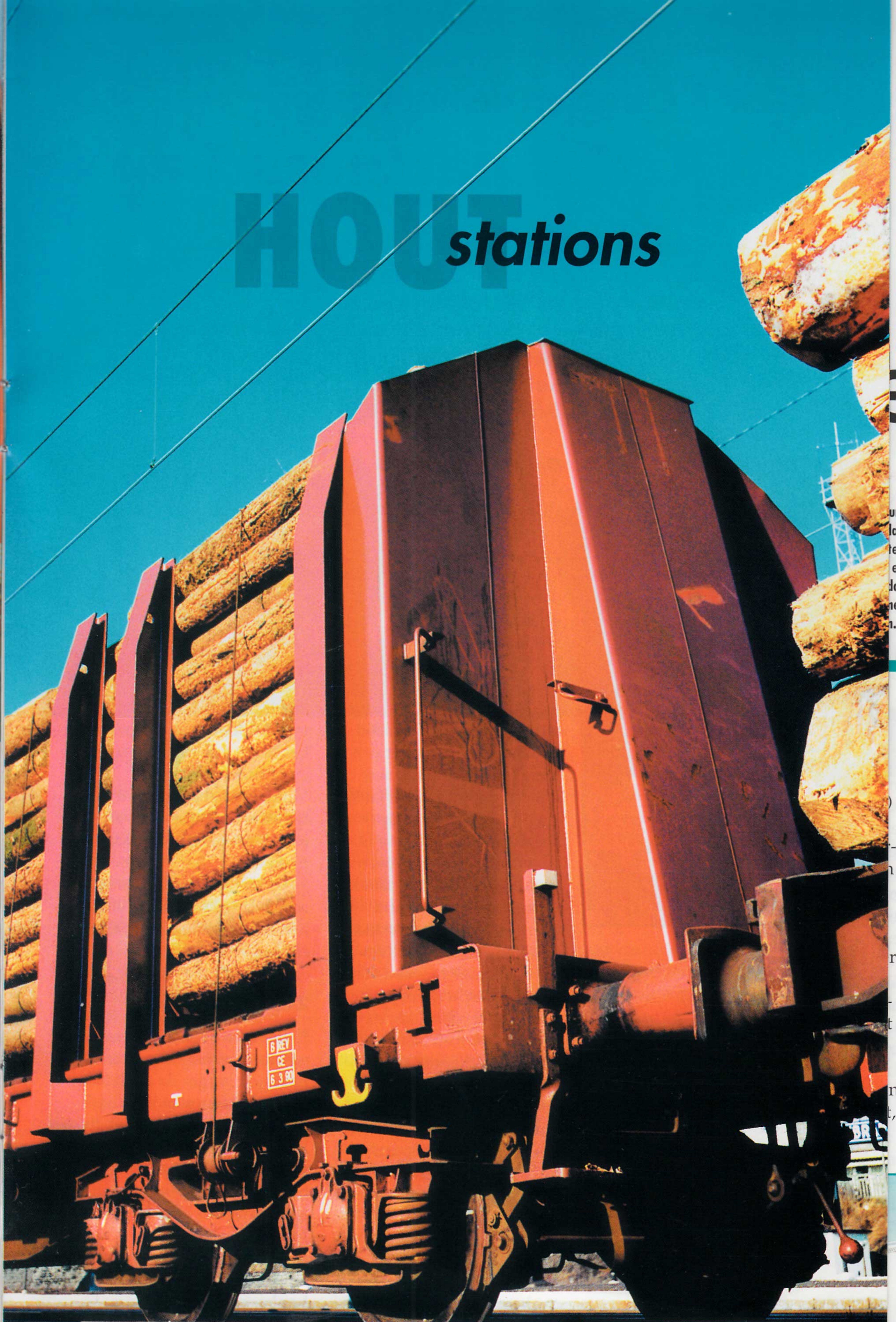
**B-Cargo in uw regio:** Brussel - Tel. 02/525.26.24 • Charleroi - Tel. 071/60.23.60 • Liège - Tel. 041/23.63.13 • Antwerpen - Tel. 03/272.07.22 • Gent - Tel. 09/241.23.61 • Brugge - Tel. 050/38.81.64

**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



# HOUT *stations*



**AFDELING HOUT EN PAPIERWAREN**  
Raymond Deprez  
Produktmanager  
Tel: (02) 525.46.63  
Fax: (02) 525.46.55

**FILIAAL IN BERTRIX**  
Christian Bizon  
Vertegenwoordiger "houtstations"  
Tel: (061) 41.31.95  
Fax: (061) 41.50.95



## B-Cargo en de houtsector

# Actief partnerschap

Twee jaar geleden kondigde B-Cargo op de beurs van Libramont een reorganisatie in de diepte aan van het houtvervoer. De doelstellingen waren het drukken van de kosten en het ontwikkelen van de diensten, in nauwe samenwerking met de protagonisten van de houtsector.

**O**m de kwaliteit van de diensten te verhogen, besliste B-Cargo de organisatie van het houttransport grondig te wijzigen. Vroeger werd het hout geladen in een dertigtal verschillende stations. Sommige daarvan werden zelden gebruikt. Een andere zwakte was dat het vervoer meestal gebeurde met individuele wagens. Dit deed de kosten stijgen voor een weinig efficiënte service. Een ingrijpende rationalisering drong zich dus op. De nieuwe benadering is eenvoudig. Het vervoer wordt voortaan verzameld in treinstellen van minimum 500 ton en waar mogelijk in gesloten treinen. De voordelen hiervan zijn legio: een scherpere prijs, kortere vervoertijden en grotere betrouwbaarheid. Om het verkeer te kunnen concentreren en de infrastructuur optimaal te verzorgen, was het noodzakelijk het aantal laadpunten gevoelig te verminderen.

### De mening van de klant

Alvorens de nieuwe formule te lanceren, stelde B-Cargo aan de klanten - overwegend houthandelaars - een echt partner-

schapscontract voor. Door middel van een brede enquête konden de klanten hun mening en hun wensen kenbaar maken. Uit de analyse van de rondvragen enkele belangrijke regels op die de houtstations in acht moeten nemen.

\* De stations moeten goed gelegen zijn, in het hart van de voornaamste houtwinningsgebieden. Tevens moeten ze gemakkelijk toegankelijk zijn via de weg. Er kan immers geen sprake zijn van het doorkruisen van dorpskernen met vrachtwagens die stammen van 25 meter vervoeren.

\* De goederenkoeren moeten voldoende ruim zijn, met voldoende plaats voor het laden van de treinstellen en gesloten treinen.

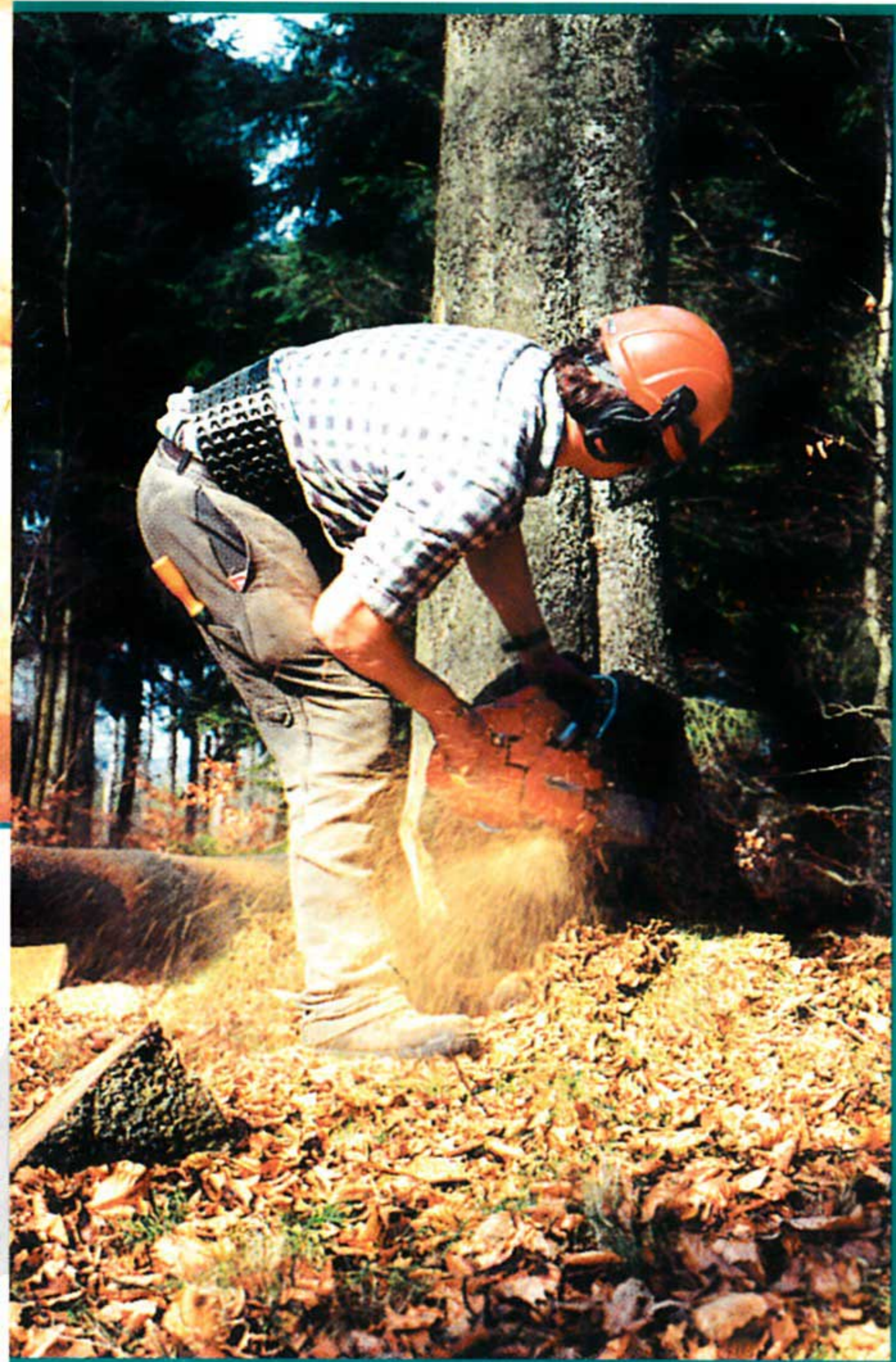
\* Lange vrachtwagens moeten er moeiteloos alle vereiste bewegingen kunnen maken.

\* Ten slotte wenst de houtsector er te kunnen beschikken over voorlopige opslagruimte.

### Zes houtstations

In het kader van een betere service was het dus ondenkbaar nog langer de zelden gebruikte lijnen of installaties te onderhouden. Het kwam er op aan het hele verkeer te concentreren in bepaalde aangepaste stations, met een strategische ligging ten overstaan van het potentieel van de sector en een goede bereikbaarheid over de weg.

Voortgaande op de wensen van de klanten werden zes stations uitgekozen:





Mariembourg, Marloie, Bertrix, Vielsalm, Marbehan en Aarlen. "In een eerste fase spitsen we onze inspanningen toe op Bertrix", legt commercieel vertegenwoordiger Christian Bizon van B-Cargo uit. "Omwille van de hoge commerciële vraag was het dringend daar grote aanpassingen door te voeren. Bertrix biedt uitstekende groeivoorzichten."

Reeds een jaar na deze beslissing bleek Bertrix een verantwoorde keuze te zijn. Het succes van dit station bevestigt dat de nieuwe aanpak van B-Cargo werkt. Bijgevolg zette B-Cargo de volgende stap: het bestuderen van de noodzaak om progressief de stations van Marbehan en Vielsalm uit te rusten. Aarlen en Marloie hebben reeds een kwali-

teitsinfrastructuur. "De aanpassingen gaan gepaard met omvangrijke commerciële acties om onze nieuwe dienstverlening bekend te maken", vult Christian Bizon aan.

In een volgende etappe zal de bediening van deze stations volledig worden hertekend in functie van de behoeften van de klanten. "Dit vergt een reorganisatie van het vervoerplan", zegt Christian Bizon. De NMBS organiseert immers nog steeds de dagelijkse verplaatsing van de wagens, terwijl dit niet altijd noodzakelijk is. Bovendien geven de houthandelaars er de voorkeur aan dat de spoorwagens 's ochtends vroeg in het station aankomen, in plaats van tegen de middag zoals nu nog het geval is. Zo zouden de vrachtwagens

het hout al kunnen overladen vanaf het begin van de werkdag. Dat levert hen een tijdsbesparing op.

Al deze maatregelen in uitvoering of in voorbereiding stellen B-Cargo in staat om aan de houtsector een service te verlenen die qua kwaliteit vergelijkbaar is met deze die het aan andere economische sectoren garandeert. Ze bieden de NMBS en B-Cargo bovendien de gelegenheid om de recent door enkele crisissen getroffen houtsector een stevig duwtje in de rug te geven.



## Infrastructuur

# Het succes van Bertrix

De houtstations van Bertrix, Marloie en Aarlen zijn volop operationeel. De grondige aanpassing van Bertrix gold trouwens als test voor de nieuwe formule. De wedenschap werd gewonnen.



**V**ooraleer de nieuwe formule definitief op de sporen te zetten, verkoos B-Cargo te focussen op één station, Bertrix, voor een natuurgelouwe proef. De ervaring bleek bijzonder vruchtbaar. "We mogen spreken van een totaal succes", bevestigt commercieel vertegenwoordiger Houtstations Christian Bizon. "Het lijkt er zeer sterk op dat we dit jaar het vervoer zullen verdriedubbelen. We hopen in dit station zelfs 80.000 kubieke meter hout te halen vanaf 1996."

Het dient gezegd dat Bertrix ideaal gelegen is, middenin

een zeer belangrijk houtwinningsgebied. Toegangsproblemen voor vrachtwagens zijn er niet, gezien het station buiten de stad werd gebouwd. Om zo ver te geraken, moest er overeenstemming worden bereikt over zware investeringen. "Eerst hebben we een aantal bestaande sporen die ons hinderden weggenomen", vertelt Christian Bizon terwijl hij ons rondleidt. "Deze ingreep maakte het mogelijk een mooie oppervlakte van 300 op 30 meter vrij te maken. De nuttige laadlengte werd verdubbeld tot een kilometer. Voortaan kunnen de vrachtwagens gemakkelijk de wagens bereiken over de volledige lengte van een gesloten trein. We beschikken ook over een verhoogde laad-



kaai voor gesloten wagens, waarmee sommige soorten hout moeten worden vervoerd.

### **Opslagruimte**

De installaties omvatten een uitgebreide en vlot bereikbare opslagruimte vlakbij de sporen. Dat vereenvoudigt het laden. "Op dit terrein kunnen we de lading van een volledige trein opslaan. Dat volstaat ruimschoots", weet Christian Bizon.

Opdat de vrachtwagens van de houthandelaars tot aan de sporen zouden kunnen rijden zonder vast te lopen in de modder, werd de bodem gestabiliseerd en verstevigd. Op aanraden van de houthandelaars werd de oppervlakte niet geasfalteerd, maar bedekt met ballast. Dat maakt haar steviger en minder gevoelig voor beschadiging. B-Cargo en de NMBS hebben uiteraard bijzondere aandacht besteed aan de manoeuvreerruimte van de

vrachtwagens. Er moest voldoende plaats zijn om gemakkelijk te draaien met de hinderlijke last. Overigens is dit houtstation niet uitgerust met laad- en losmachines, gezien alle vrachtwagens voorzien zijn van een grijper.

### **De andere stations**

Het resultaat van al dit werk is dat Bertrix nu een perfect aan de behoeften van de houtsector aangepast station is en een in het oog springend succes kent. Het concept kan dus ook worden uitgebreid tot de vijf andere stations. Hun installaties zullen stelselmatig verbeterd worden, al naar gelang van de evolutie van het verkeer. Aarlen en Marloie zijn reeds volledig operationeel en hebben slechts nood aan enkele detail-aanpassingen. Te Aarlen volstaat de bestaande infrastructuur. Marloie is goed uitgerust en heeft een ruime laadopervlakte. Alles is er voorzien

voor het laden en zelfs het lossen van hout. Wegens de aanwezigheid van een grote zagerij, trekt Marloie ook ingevoerd hout aan. Dit is een uitzondering, want de Ardennen en de Gaume zijn overwegend exportgericht. Te Vielsalm daarentegen moeten nog inspanningen worden geleverd. Dit station is het kleinste van de zes en de uitbreidingsmogelijkheden zijn beperkt. De enige oplossing lijkt hier een scherpe planning en bediening. Ook in Mariembourg en Marbehan moeten werken worden uitgevoerd. Investerings zijn nodig om deze drie laatste stations op hetzelfde niveau te tillen als de andere. De mogelijkheden worden binnenkort onderzocht op basis van de evolutie van het vervoer en de vraag. Kortom, alles wordt in het werk gesteld om de dienstverlening van B-Cargo aan de houtsector te perfectiëren.

# Gesloten treinen: de beste oplossing

De gesloten treinen bieden een betrouwbare, snelle en goedkope service. Van deze voordelen kan de houtsector voortaan zeer vlot gebruik maken, dankzij de installaties die door B-Cargo op poten werden gezet.



**D**e hoeksteen van de nieuwe organisatie van de houtstations wordt gevormd door de gesloten treinen en de stellen van 500 ton. Vroeger loste elke groothandelaar zijn lading in één van de dertig daartoe bestemde Ardense stations van zodra hij voldoende had voor een volledige spoorwagen. Het vervoer was dus gebaseerd op individuele wagens. Het nadeel van deze transportwijze is dat ze ingewikkelde trieer- en bedieningsoperaties nodig heeft, met alle gevolgen vandiën op de reistijden

en de kosten.

Dankzij de volledige treinen kan de regelmaat van het vervoer met grotere precisie worden gegarandeerd. Ook de reistijden krimpen in en de kosten worden beter gespreid.

Deze nieuwe benadering vereist natuurlijk een goede samenwerking tussen alle betrokkenen. "Wij slaagden erin onze klanten te overtuigen van de noodzaak hun transporten te laten samenkomen tot grotere hoeveelheden. Dat was niet moeilijk, omdat iedereen er baat bij heeft", verklaart

Christian Bizon, commercieel vertegenwoordiger Houtstations B-Cargo.

### Buffervoorraden

Niettemin moest B-Cargo zijn dienst perfectioneren. Christian Bizon: "Niet alle klanten kunnen 1000 kubieke meter hout per dag aanbrenghen en laden.

Daarom reageerden we positief op de vraag van groothandelaars die tijdelijk hout willen opslaan nabij de sporen."

In drie van de zes houtstations (Bertrix, Aarlen en Mariembourg) is de voor deze buffervoorraden noodzakelijke ruimte reeds voorzien. De andere stations moeten nog worden aangepast.

De opslagruimte is voldoende groot om de vrachtwagens vlot te laten rondrijden. Het rondhout kan gedurende enkele dagen worden gestapeld aan de rand van de laadplaats, in afwachting van een voldoende volume voor een stel van 500 ton of een volledige trein.

### A la carte

Voor de meeste bosbouwproducten is de gesloten trein werkelijk een ideale oplossing. Hij heeft de verdienste op maat gesneden te zijn van het produkt. Dit is meer bepaald het geval voor het te vermalen hout dat bestemd is voor de grote buitenlandse papier-

fabrieken. Op dit terrein spelen regelmaat en betrouwbaarheid een zeer belangrijke rol.

Toch heeft ieder geval eigen kenmerken. B-Cargo biedt zijn klanten daarom aangepaste oplossingen.

Sommige soorten bomen, bijvoorbeeld, kunnen niet per 500 ton worden vervoerd. Het vervoer van edelhout, zoals beuk uit de Gaume, gebeurt eerder sporadisch. Nooit worden er voldoende bomen ineens

gehakt om er een gesloten trein mee te vullen. In dit geval blijft het transport bij wagenlading aangewezen.

### **In de nabijheid**

Om de dienstverlening verder te verbeteren en omdat het houtvervoer tot de prioriteiten behoort, richtte B-Cargo een kantoor op in volle bosbouwstreek. "Dit was een noodzakelijke voorwaarde om ons project tot een goed einde te bren-

gen. Er moest een vertegenwoordiger van B-Cargo ter plaatse zijn om de nauwe relatie met de houtsector te bestendigen", weet

Christian Bizon. Sedert een jaar heeft B-Cargo dus een pied-à-terre in het station van Bertrix, waar de vertegenwoordiger van de houtstations ter beschikking staat van de klanten.

## De markt

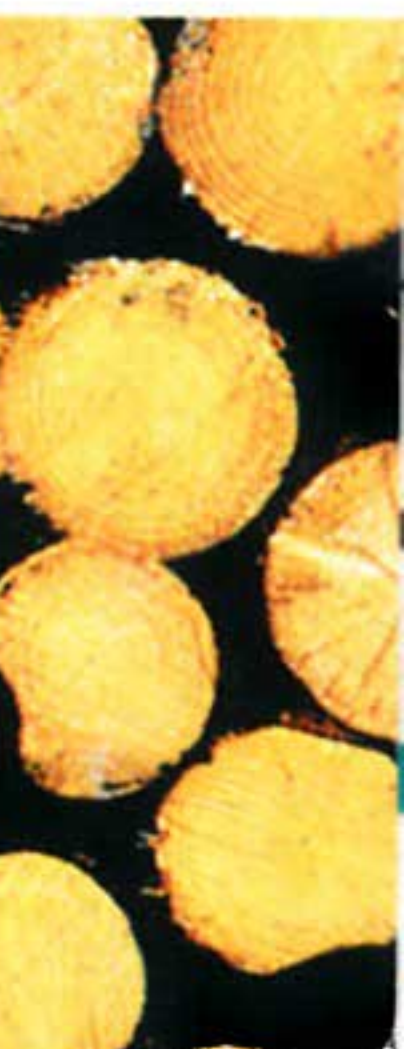
# **De voordelen van de spoorweg**

Ondanks de crisis, blijft de houtsector zeer dynamisch. Met de steun van B-Cargo exporteert hij nog steeds een groot deel van de produktie.



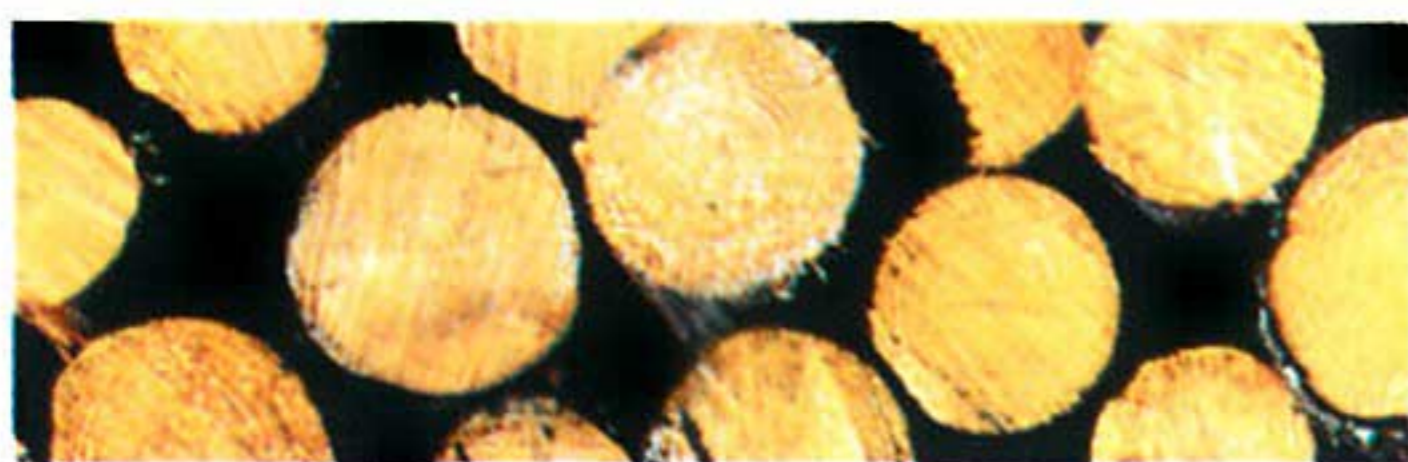
**D**e professionals van het hout hebben de jongste jaren zwarte sneeuw gezien. De stormen van januari 1992 gooiden massa's bomen tegen de vlakte, die op korte tijd van de hand moesten worden gedaan. Daardoor stortten de prijzen in mekaar. De Scandinavische landen devalueerden hun munt, waardoor de concurrentie met deze vooraanstaande houtproducenten op de spits gedreven werd. Tot overmaat van ramp gooiden de Oosteuropese landen hout op de markt tegen onvoorstelbaar lage prijzen om deviezen binnen te halen.

Vandaag blijft de situatie moeilijk, maar de Belgische houtsector heeft zich georganiseerd om zich te weer te stellen tegen de ongunstige omgevingsvoorwaar-





## De markt



den. In dit verband krijgt het initiatief van B-Cargo zijn volle betekenis.

“Binnen onze opdracht willen wij de houtsector helpen door hem efficiënte infrastructuur aan te bieden en de kosten en dienstverlening te optimaliseren”, stelt Christian Bizon.

### **Van stammen tot palen**

B-Cargo vervoert hout in verschillende vormen. Het gaat onder meer om rondhout (volledige stammen) dat moet gezaagd worden voor gebruik in gebinten. Een ander populair Ardens produkt is hout voor de papierindustrie en voor spaanplaten. Staken voor de bouw gaan naar Noord-

Italië. Gezaagd hout vindt de weg naar Frankrijk, dat ook palen afneemt voor Electricité de France (EDF). “Het sterkste vervoerpotentieel ligt in het rondhout”, benadrukt Christian Bizon. “Nu is het precies deze soort die het meest te lijden had onder de crisissen. Met onze nieuwe aanpak willen we een steentje bijdragen tot de heropleving van deze markt.” Het rondhout vindt vooral afzet in Frankrijk, Italië, Duitsland en Spanje. De houtmarkt is lang niet te verwaarlozen. Voor de stormen liepen de vervoerde hoeveelheden jaarlijks op tot 1 miljoen kubieke meter. De spelers op de markt zijn vooral groothandelaars, zagerijen en fabrikanten van produkten die reeds een eerste bewerking ondergingen. De houtsector eist maatwerk.

### **De kracht van de spoorweg**

De trein heeft meer dan één voordeel vergeleken bij de weg. Voor het vervoer van stammen, bijvoorbeeld, zijn er speciale vrachtwagens nodig die altijd leeg terug-

keren. De trein kampt minder met dit probleem, zelfs al worden speciaal aangepaste wagens voor rondhout of te vermalen hout ingezet.

Het vervoer over lange afstand blijft, voor hout zoals voor alle goederen, de voornaamste kracht van de trein. Daarom neemt de trein hier een zeer groot deel van de vervoermarkt voor zijn rekening. “B-Cargo vervoert 90% van het hout met bestemming Italië, bijna even veel richting Spanje en 30 à 40% richting Duitsland, dat veruit de belangrijkste afzetmarkt blijft”, rekt Christian Bizon voor. “Wij staan ook zeer sterk in het vervoer van lange produkten. Dat is een specialiteit. Stammen van 25 meter lengte worden op de weg als uitzonderlijk vervoer beschouwd. Op de trein blijven ze gewoon transport.”