

B-CARGO^{news}

Tweemaandelijks
1/96



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

930

B-CARGO ***Sterk in distributie***

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

Verantwoordelijke uitgever:

Willy Van Gestel
Frankrijkstraat 85 -
1060 Brussel

Foto's: NMBS

Tot uw dienst: B-CARGO

Centrale diensten
1060 BRUSSEL
Frankrijkstraat 85
Tel. 02/525 46 62
Fax 02/525 46 25

In uw streek
1060 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 1/46 07 56 70
KÖLN - Tel. 49 221/13 47 61

NIEUWE POSTCODE

Vanaf 01/03/1996 wijzig het postnummer van onze diensten in Brussel. 1070 Brussel wordt **1060 Brussel**



Inhoud

VERVOER MET SPANJE

3 Buitenbeentje in de lift.

KWALITEITSOVEREENKOMST

6 Kwaliteit, de kern van partnership.

SPOOR EN DISTRIBUTIE

8 Veelbelovende combinatie in de multifunctionele platformen.
Dejager Freight Express: voorbeeldige samenwerking.

RHONE-POULENC CHEMIE

12 Opentreindag.

HABINS

13 Triumviraat voor nieuwe wagen.

CONGRES UIP

14 Hebben spoorwegen en P-wagens een gezamenlijke toekomst?



Elk jaar opnieuw staan de bedrijven voor nieuwe uitdagingen. De snelle ontwikkelingen in de vervoerssector en de vooruitgang die de concurrentie binnen de spoorwegsector zelf boekt, verplichten ons ertoe de kwaliteit van onze producten voortdurend te verbeteren.

B-CARGO gaat die uitdaging aan. Samen met de partners stippelt het een beleid uit om voor onze cliënteel een efficiënte service uit te bouwen met als rode draad "kwaliteit".

De NMBS stelt een speciale cel samen die aan de cliënteel permanent inlichtingen doorgeeft over hun vervoer, meteen een eerste stap in de concretisering van dit beleid.



Marcel Verslype
Bestuurder-Directeur
B-Cargo

Buitenbeentje in de lift

Vervoer met Spanje

Dacht u er aan uw goederen met de trein naar Spanje te brengen? Geen probleem, hoewel het Spaanse spoorwegnet een buitenbeentje is. Claude Hendrix en Michel Robinski, respectievelijk verantwoordelijke internationale relaties en tarieven en verkoopverantwoordelijke voor Spanje en Portugal, bezochten recent de Frans-Spaanse grensstreek. Zij geven een overzicht van de mogelijkheden voor verbindingen met Spanje.

Het Spaanse spoorwegnet is een geval apart. De breedte van de sporen verschilt immers van deze die gangbaar is op bijna alle overige Europese spoornetten (Finland en Rusland hebben ook een ander spoorbreedte). De reden voor de Spaanse "afwijking" moet naar verluidt gezocht worden in de negentiende eeuw. Spanje zag er een middel in om zich te beschermen tegen een Franse invasie. Het kocht zijn materieel (tweedehands) in Groot-Britannië, dat zijn net vernieuwde en precies overschakelde op de continentale norm. Hoe een historisch dubbeltje rollen kan.

Toch is vervoer met Spanje zeker niet onmogelijk. Het verschil in spoorbreedte kan op

drie manieren overbrugd worden: door de assen van de wagens te verwisselen, door de goederen aan de grens over te laden in Spaanse wagens of door een beroep te doen op vrachtwagens of intermodaal vervoer. Enig ongemak kan misschien niet ontkend worden, maar desondanks zit het spoorvervoer met Spanje in de lift. "De trein beschikt immers over een aantal troeven", zegt Claude Hendrix. "Almaar meer afnemers vragen just-in-time leveringen, mede omdat zij geen voorraden meer wensen aan te leggen. De keuze valt dan al vlug op de spoorweg, omdat deze perfect de noodzakelijke logistieke diensten (overslag, opslag met voorraadbeheer en distributie) →





kan aanbieden. Communicatie tussen expediteur en vervoerder geeft garantie over het tijdstip van aankomst, zodat de levering kan voorbereid worden."

Oost

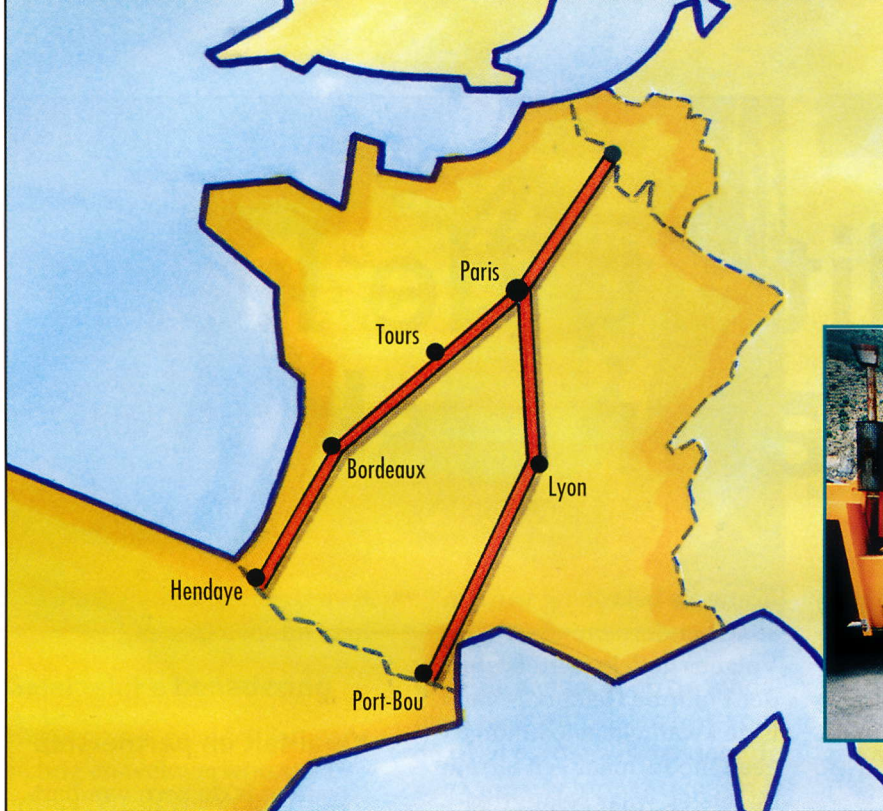
In concreto leiden er twee (spoor)wegen naar Spanje: de een bedient het oosten van Spanje (Middellandse Zee), de andere het westen (Atlantische kust).

Wanneer het vervoer volledig per spoor verloopt, biedt het twee mogelijkheden: ofwel worden de wagenassen verwisseld, ofwel worden de goederen overgeladen in Spaanse wagens.

Het verwisselen van de assen gebeurt in het Franse grensstation Cerbère door de firma Transfesa. Per dag kunnen 1000 wagens aangepast worden aan het Spaanse net en omgekeerd. Momenteel verwerkt Transfesa 700 wagens per dag.

Het verwisselen gebeurt manueel en duurt vier minuten per spoorwagen. In de week is het perron 22 uur op 24 operationeel, op zondag en maandag 8 uur. Het oponthoud van de treinen bij het verwisselen der assen duurt hier slechts vier uur, zeker een puike prestatie.

Het overladen van goederen op Spaanse wagens gebeurt in Port-Bou, op de terreinen van het Spaanse spoorwegbedrijf RENFE. De overslag is in handen van de firma Slisa. Zij beschikt daarvoor over vijf perrons, waarvan één gedeeltelijk overdekt is. Het overladen zelf duurt niet lang - twintig wagens op twee uren - maar toch moet rekening gehouden worden met een bijkomende dag. De aankomst in Port-Bou



kan evenwel 48 uur op voorhand aangekondigd worden. Treinen vanuit België rijden met deze techniek naar Barcelona volgens het principe dag A/dag D. De trafiek bestaat voorlopig bijna uitsluitend uit staalprodukten voor bestemmingen met een spoor aansluiting. Maar andere produkten zijn even goed mogelijk.

Spaanse geadresseerden zonder spoor aansluiting of relatief dicht bij de grens, kunnen dan weer hun gading vinden in het platform van Le Boulou. Aan de Spaanse grens wordt het transport verder gezet met vrachtwagens. De spoorwegbedrijven werken hiervoor samen met enkele partners, zoals bijvoorbeeld Nortrans, TMF en Danzas. Alle zijn gevestigd in Le Boulou zelf, nabij Perpignan. De lokatie is zowel een goederenstation als een toegang tot de snelweg richting Spanje. Er wordt dan ook een grote variëteit van produkten behandeld: papier, karton, staal, glas, voeding, suiker. De partners werken volgens het principe van de Belgische multifunctionele

spoorplatforms (zie elders in dit nummer). Zij verzorgen de vervoerlogistiek: overslag, voorraadbeheer en distributie op afroep van de klant. De meeste klanten zijn gevestigd in de regio Barcelona en ongeveer 2/3 van het spoorvervoer van België naar het oosten van Spanje wordt met deze techniek uitgevoerd.

West

Het Franse grensstation Hendaye, aan de Atlantische kust, beschikt over een ruimte om de wagenassen te verwisselen en over een overslagplatform. Het verwisselen van de wagenassen gebeurt ook hier door Transfesa, maar dan wel mechanisch en niet meer manueel. Per dag kunnen 300 wagens van andere assen worden voorzien. De perrons zijn zes dagen per week open (van 4u tot 21u).

Eveneens in Hendaye baat de SNCF een overslagplatform uit om Spaanse geadresseerden zonder spoor aansluiting te bevoorraden. Daarvoor doet zij een beroep op privé-vrachtvervoerders. De goederen kunnen

zowel binnen als buiten opgeslagen worden. Een geïnformateerd communicatiesysteem kondigt de wagens aan zodra ze vertrekken.

Op het overslagplatform van Decoex in Irun, ook aan de Atlantische kust, worden de goederen zowel overgeladen in Spaanse spoorwagens (90 %) als in vrachtwagens (10 %). Decoex verwerkt meer trafiek dan zijn tegenhanger Slisa in Port-Bou. Het beschikt immers over twee platforms. Op het eerste zijn er drie overdekte sporen die elk zeven wagens tegelijkertijd kunnen ontvangen (of 30 wagens op 8 uur). De overslagcapaciteit van de twee sporen buiten bedraagt 2000 ton op 3 uur. Het tweede overslagplatform heeft twee overdekte sporen die elk tien wagens kunnen ontvangen. Bovendien biedt Decoex ook logistieke prestaties aan: opslag, voorraadbeheer en just-in-time levering.

Kwaliteit, de kern van partnership

Op 24 oktober ontmoetten de hoogste verantwoordelijken van Cockerill Sambre en de NMBS elkaar te Couillet voor de officiële ondertekening van het kwaliteitscharter. Dit document bekrachtigt het wederzijds engagement om de kwaliteit van het vervoer van en naar alle produktievestigingen van de staalgroep te verhogen.

Voordien reeds waren er twee charters ondertekend. Het ene had betrekking op de bevoorradings van de fabrieken in de bekkens van Luik en Charleroi, het andere op het vervoer van afgewerkte produkten. Het nieuwe charter globaliseert de verbintenissen, verduidelijkt de context van de samenwerking tussen de verantwoordelijken van beide bedrijven en geeft aan hoe kwaliteit steeds de kern zal vormen van een vruchtbaar partnership.

Kwaliteit: een klantendienst

Kwaliteit is eerst en vooral een mentaliteit, een gedragslijn die elke dag weer moet toegepast worden in het vervoer. Meer dan ooit besteedt de industrie bijzondere aandacht aan de kwaliteitsnormen, aan het niveau dat moet gehaald worden en aan internationale certi-

ficatie als bekroning van een aantal ondernemingen. Volgens gedelegeerd bestuurder Philippe Delaunois van CS is de kwaliteitsinspanning geen mode, maar een terrein bij uitstek waar belangrijke besparingen te realiseren zijn. "Wij zijn tevreden over de wijze waarop de NMBS het respect voor de klant ontwikkelt", zegde Delaunois. "De klant is belangrijk, daarvan zijn we ons zelf heel goed bewust, en we stellen het op prijs dat dienstverleners of leveranciers er dezelfde opvatting op na houden."

Voor gedelegeerd bestuurder Etienne Schouppe van de NMBS is kwaliteit de toekomst: "Wij zijn vastberaden om door te zetten en nog meer onze aandacht en belangstelling toe te spitsen op organisaties en bedrijven die de spoorweg iets bij te brengen hebben en aan wie wij ook iets te bieden hebben. Er zijn al belangrijke inspanningen geleverd. Deze waren noodzakelijk om bepaalde goede klanten te behouden en om onze activiteit zelf gewoonweg leefbaar te houden. We zetten onze inspanningen in die richting verder. We willen rekening houden met de behoeften van CS, want deze onderneming is onze voornaamste Belgische klant. Onze zorg is het een 'eerste' klant te hebben die

tevreden is over alles dat we hem kunnen bieden."

Kwaliteit en partnership

Kwaliteit is de kern van partnership. Omgekeerd kan er zonder partnership ook geen sprake zijn van kwaliteit. Om de kwaliteitsdoelstelling te bereiken, doen we er best aan ze stap voor stap te benaderen en in ieder geval de inspanningen te bundelen. De vervoerkwaliteit is immers niet uitsluitend de zaak van de vervoerder. Zij is de vrucht van samenwerking. De expediteur draagt bij tot niveauverhoging door fijne planning en verzorgde voorbereiding van het vervoer. De vervoerder zal nimmer aflatend precies realiseren wat de combinatie van eisen van de opdrachtgever en de mogelijkheden van de techniek toelaat.

Op basis van deze benadering hebben de verantwoordelijken van CS en NMBS steeds vooruitgang geboekt, sinds de ondertekening van de eerste charters, maar eigenlijk sinds ze een klant-leverancier-relatie onderhouden. Ze zullen ook doorgaan met samen, in overleg, de problemen ten gronde te onderzoeken en oplossingen uit te werken. Dit zal tegelijkertijd op het terrein gebeuren, daar waar kwaliteit concrete gestalte krijgt.



Philippe Delaunois (CS) en Etienne Schouppe (NMBS): gezamenlijke inzet voor kwaliteit.

Geleidelijke benadering

Het proces is geleidelijk, voorzichtig en weloverwogen aangevat. "We geven er de voorkeur aan te werken aan concrete zaken," preciseerde Bestuurder-adjunct-directeur-generaal Antoine Martens "zonder vooraf onmogelijk te bereiken doelstellingen naar voor te schuiven. We beslisten stap voor stap te werken en telkens weer onze medewerkers aan te moedigen om de ondertekende verbintenissen na te leven."

De drie charters verlenen een officieel karakter aan de ontwikkeling en geven in zekere zin de methode aan om vooruitgang te boeken. J. Arnolis, die de leiding heeft over het vervoer, de bevoorrading en het patrimonium van CS, bevestigde de juistheid van deze aanpak: "De eerste twee charters worden toegepast. We zien de concrete resultaten. Er zijn nog bijstellingen te doen op zwakke punten aan beide zijden, die we samen moedig uitgesproken hebben en die we nu ook samen proberen weg te werken. Het overkoepelend charter doet niet meer dan de versnelde acties die uitstekende resultaten opleveren, waarborgen en verstevigen."

Bestuurder-directeur van B-Cargo Marcel Verslype ves-

tigde de aandacht op de fundamentele inzet: "Belangrijk voor de twee partners is dat door de werkwijze te formaliseren en te codificeren in charters, ze zich allebei professionalisme en uiterste nauwkeurigheid opleggen."

Sturing en prioriteiten

Opdat de charters meer dan verduidelijkend papier zouden zijn, bepaalt een stuurcomité op hoog niveau het werkkader. Het comité waakt tevens over de toepassing ervan. Een werkgroep van professionals bestudeert de problemen en stelt oplossingen voor betreffende elke soort vervoer.

Momenteel zijn de werkzaamheden gericht op de twee prioriteiten die door beide partners als essentieel worden beschouwd. CS moet een inspanning leveren inzake de planning van de verzendingen. Volgens het staalbedrijf zelf kunnen de bewegingen van de markt elke voorspelling op een langere termijn dan 15 tot 30 dagen zeer onzeker maken. Niettemin zijn de transportverantwoordelijken van CS het ermee eens dat vooruitgang in de planning het praktisch verloop van de operaties zou verbeteren en de kost verlagen.

Zowel de staalproducent als de vervoerder zouden hieruit groot voordeel puren.

De NMBS richt een controlecel op, speciaal voor CS. De cel bestaat uit vertegenwoordigers van de verkoop- en operationele diensten en zal het vervoer 24 uur op 24, 7 dagen op 7 opvolgen. Op elk moment zal ze noodzakelijke maatregelen kunnen treffen om een situatie te deblokken, lacunes op te vullen of incidenten te verhelpen. De verantwoordelijken van CS verheugen zich erop: ze zien het spook van het "beslissingsvacuüm" verdwijnen, dat ze zo vrezen dat ze een gelijkaardige schakel in hun eigen structuur hebben ingeplant.

De verbetering van de vervoerkwaliteit komt ten goede aan de produktiviteit en leidt tot het samendrukken van de kosten. Uiteraard doen ook de klanten die bij de voorbereiding ervan betrokken waren er hun voordeel mee. Zij verschaft bovendien aan de vervoerder een bijkomende professionele ervaring die goed van pas komt in zijn relatie met andere klanten. Niets dan voordelen dus.



Veelbelovende combinatie

Multifunctionele spoorplatforms (MSP) vergemakkelijken de aan huis bestelling van kleine zendingen bij klanten zonder spoor aansluiting. Door de uitbouw van deze MSP speelt B-Cargo een steeds actievere rol in de distributie.

B-Cargo legt zich toe op het ter plaatse brengen van kleinere zendingen of deelladingen van wagens bij klanten die geen spoor aansluiting hebben. Rond deze activiteit bouwt B-Cargo een omvattend dienstenpakket, waartoe onder meer tijdelijke opslag behoort. "We voeren terzake een actieve politiek en zetten samenwerkingsverbanden op met privé-partners om deze dienstverlening verder te ontwikkelen", vertelt Walter De Rijck, chef Verkoop-Lichte Nijverheid bij B-Cargo.

Er leeft vooral veel interesse voor het per trein aanvoeren van goederen naar een centraal punt om ze van daaruit te verdelen. De (privé-)partners staan daarbij in voor de logistieke ondersteuning. Zij verzorgen de overslag, opslag van de goederen en het aan huis brengen. Dit soort samenwerkingsverbanden garandeert een uitstekende service, precies omdat alle deelnemers zich van hun sterkste kant kunnen tonen.

Momenteel onderzoekt B-Cargo hoe bestaande samenwerkingsverbanden met gespecialiseerde firma's kunnen uitgebreid worden. Er zijn meerdere formules mogelijk: het platform kan georganiseerd worden zowel op vroegere goederenkoeren, als op privé-spooraansluitingen.

Diversificatie

De distributie gebeurt via multifunctionele spoorplatforms (MSP). Zij werken à la carte: het aanbod wordt uitgewerkt en aangepast al naargelang van het vervoer dat zich aandient. Zowel de NMBS en B-Cargo als de privé-partners brengen trafiek aan.

Afhankelijk van de omvang en de regelmaat van de trafiek, kan bijkomend geïnvesteerd



worden in magazijnen en mid- delen voor overslag. Verduidelijkt Walter De Rijck. "Er is geen minimum tonnage vereist. Geen enkele markt of produkt wordt uitgesloten. En gezien we met alle Europese landen goede spoorverbindingen hebben, kan de aanvoer van overal komen. Er is ook geen enkele beperking van het soort produkt. Eventuele beperkingen kunnen slechts voorkomen als er geen gepaste overslagmiddelen zijn." Tot nog toe sloeg de formule vooral aan op de staalmarkt, maar diversificatie is volop aan de gang. Zo bijvoorbeeld in de richting van de markt van elektrische huishoudtoestellen. "In die sector is er een sterke concentratietendens aan de gang", analyseert Walter De Rijck. "Steeds meer producenten vervangen hun regionale magazijnen door één centraal magazijn van waaruit ze verschillende landen bevoorraden. Samen met gespecialiseerde partners speelt het spoorwegbedrijf kwalitatief in op deze trend."

Op maat

Als hij het over een op maat gesneden dienstenpakket in samenwerking met partners heeft, denkt Walter De Rijck

allereerst aan het overladen van goederen met gespecialiseerd overslagmaterieel. Zo heeft Dejager Freight Express (zie ook reportage) op verzoek van een klant geïnvesteerd in een heftruck om rollen staal tot 42 ton op te heffen. De Vos in Boom beschikt over een mobiele zuig-en-blaasmachine om bijvoorbeeld granen in bulk over te laden. De Moor op Kortrijk-Weide is van zijn kant reeds een tiental jaar actief in dit concept en mag dus met recht en reden een pionier van de multifunctionele spoorplatforms genoemd worden. Opslag met voorraadbeheer is een tweede mogelijkheid, een absoluut noodzakelijke functie wanneer de goederen niet ineens naar de geadresseerde gebracht worden. De verdere distributie gebeurt dan op afroep van de klant of op instructie van de leverancier. Indien de klant het wenst, kunnen in het magazijn ook kleine aanpassingen gedaan worden aan het produkt (zoals een merknaam aanbrengen of opnieuw verpakken).

Initiatief

Vandaag past B-Cargo het hoger geschetste concept reeds toe op zes plaatsen: in Boom (met De Vos); in het Kortrijkse

(met Dejager Freight Express in Heule, met Castelein op de LAR, met de firma De Moor in Kortrijk-Weide) en in Genk (op de spoor aansluiting van Kolenhaven Genk). In Fleurus is Dematex gestart met distributie. Er bestaan plannen om nog drie bijkomende distributiepunten te openen. Eén zou er in het Brusselse komen en zich specialiseren in de verdeling van consumptiegoederen. In Manage wil B-Cargo samenwerken met Depaire en een lokale wegvervoerder, terwijl

Spoor en distributie

ook in het Luikse (Bressoux) een initiatief zal genomen worden.

Als we De Rijck vragen naar realistische, rendabele en beheersbare volumes in de MSP's, mikt hij op enkele honderdduizenden tot een half miljoen ton verhandelde goederen op jaarbasis. Deze tonnage wordt dan gerealiseerd door een beperkt aantal vaste opdrachtgevers, aangevuld met incidentele trafieken. Walter De Rijck wordt in zijn optimisme gesteund door een merkbare ommezwaai in de geesten van vele traffic managers. Zij denken nu vrijwel automatisch aan de spoorweg als alternatief bij het uittekenen van vervoerplannen. B-Cargo speelt daar gevat op in door de ontwikkeling van MSP.



Voorbeeldige samenwerking

Sinds 1993 exploiteert Dejager Freight Express in Heule een spoorplatform. Het verhaal van een voorbeeldige en groeiende samenwerking met de NMBS.

De familie Dejager uit Heule-Kortrijk startte in de jaren zestig met wegtransport. Vandaag is haar bedrijf uitgegroeid tot het grootste overslag- en opslagcentrum van West-Vlaanderen. Het familiebedrijf bestaat uit drie ondernemingen. Freight Express verzorgt vervoerlogistiek en werkt daarvoor nauw samen met de NMBS. Dejager Transport is actief op het vlak van het binnenlands vervoer. Het internationale vervoer verloopt per spoor. Het derde bedrijf, Rent & Wash, staat in voor onderhoud en ondersteuning van de twee andere bedrijven.

Investeringsen

Sedert 1993 is het multifunctionele spoorplatform in gebruik. De behandelde tonnage is daardoor sterk gestegen. Op anderhalf jaar realiseerde het 40.000 ton (tegen 15.000 ton het jaar ervoor).

Met ingang vanaf januari 1997 - tegen dan draait de zaak op volle kracht - is een streefcijfer van 150.000 ton per jaar vooropgesteld.

Een dergelijke groei kan natuurlijk niet zonder ernstige investeringen. Het privé-spoor is verlengd van 320 meter tot 520 meter en werd volledig overdekt. De totale magazijn-capaciteit bedraagt nu 65.000 vierkante meter. Om aan de stijgende trafiek het hoofd te bieden, werd er een tweede spoor van 180 meter aangelegd. "Naarmate er nieuwe klanten bijkomen, zijn we op nog meer investeringen voorbereid", vertelt bedrijfsleider Raoul Dejager. Er zijn onder meer plannen om in de nabije toekomst nog twee nieuwe sporen aan te leggen.

De overslag en de verdere distributie verlopen in beide richtingen. De goederen die uit West-Europa toekomen in Heule worden in een straal van 60 km onmiddellijk of op afroep van de klant verdeeld. Distributie naar verder gelegen regio's acht Raoul Dejager niet opportuun.

Diverse soorten goederen komen aan bij Dejager: voeding, staal, hout, textiel, elektrotoestellen en zelfs mineraalwater. Bij vertrek werd onder meer reeds vodka verzameld en naar Rusland verstuurd, in volledige treinladingen. Momenteel heeft Dejager een overslagcapaciteit van 600 ton per periode van zes uur of 2000 ton per dag.

Participatie

Binnenkort werken de NMBS en Dejager nog nauwer samen. Het spoorwegbedrijf zal financieel participeren in de investeringen voor het MSP en bedieningsfaciliteiten leveren. De installatie van een tweede wissel door de NMBS is een eerste concreet gevolg van de participatie. "Samenwerken met een privé-partner biedt veel voordelen", stelt consulent goederenvervoer Luc Deprez van B-Cargo Kortrijk. "De concentratie van trafiek leidt tot een rationeler gebruik van middelen, dat sterk kostenbesparend werkt en bovendien extra vervoer aantrekt. Bedrijven die er vroeger niet aan dachten de trein te gebruiken, doen dit nu wel. Het verhaal van het efficiënte concept doet snel de ronde." Vult Raoul Dejager aan: "De regio Kortrijk heeft bijna geen zware industrie, maar wel een grote verscheidenheid aan KMO's. Zij zijn traditioneel meestal geen spoor klanten. Wij leveren samen de kwalitatief hoogstaande service die nodig is om hen te overtuigen. Het komt er gewoon op aan hen een meerwaarde te bieden."



Opentreindag

Tijdens de Vlaamse Openbedrijvendag van 23 september 1995 ontving Rhône-Poulenc samen met B-Cargo zijn bezoekers op een originele manier. In treinrijtuigen kon het publiek een kijkje nemen achter de schermen van het chemiebedrijf. Ongeveer 2.300 mensen maakten van die gelegenheid gebruik.

Rhône-Poulenc Chemie produceert minerale basischemicaliën: zwavelzuur, fosforzuur en ammoniumfosfaten. Deze producten vormen de bouwstenen voor tal van toepassingen in het dagelijkse leven. Zwavelzuur wordt onder meer gebruikt als katalysator voor de aanmaak van loodvrije benzine, bij de productie van zeep en het beitsen van metalen. Fosforzuur is terug te vinden in meststoffen, voedingsmiddelen en sommige frisdranken.

Ammoniumfosfaten worden onder meer gebruikt in brandbluspoeder en bij het brandvrij maken van hout.

De onderneming maakte van de Open bedrijvendag gebruik om haar activiteiten voor te stellen aan het brede publiek. Een nevenprodukt dat ontstaat bij de productie van fosforzuur is gips. Het wordt over een oppervlakte van 60 hectare bewaard voor hergebruik in de toekomst. "Omdat er geen infrastructuur voorhanden is om de bezoekers op het gips-terrein zelf te ontvangen, keken we uit naar een origineel alternatief. Een trein leek een leuk idee en beschikte over het nodige comfort om bezoekers te ontvangen. Bovendien hebben we een spooraansluiting voor goederenvervoer", schetst PR-verantwoordelijke Paul Vercruyse van Rhône-Poulenc.

B-Cargo Gent zorgde voor een treinstel, waarin het zelf ook het transport van gevaarlijke goederen voorstelde aan het publiek. Het evenement bestond uit verschillende luiken: een bedrijfsfilm in een tot bioscoop omgebouwd rijtuig, een busuitstap naar het gips-terrein en een bezoek aan de expotrein. De tentoonstelling van B-Cargo benadrukte dat trein veilig is voor het vervoer van gevaarlijke goederen. Er werd onder meer uitgelegd aan welke maatregelen het

RID-vervoer moet voldoen. Rhône-Poulenc Chemie legde eveneens de klemtoon op de veiligheid en de milieuzorg.

De expotrein werd gehuurd van het departement Personenvervoer van de NMBS. "Ons optreden als co-organisator was een middel om het spoorvervoer van chemische producten te promoten en een extra dienstverlening aan de klant", zegt commercieel afgevaardigde Georges Robbe van B-Cargo Gent.

Sporgezind

Rhône-Poulenc is reeds lang een belangrijke spoorgebruiker. Vroeger vervoerde het bedrijf veel meststoffen per spoor. Vandaag, na de heroriëntatie van de productie in de Oostvlaamse vestiging, is oleum (zwavelzuur aan 106%) prominent aanwezig. Sinds 1993 spoort jaarlijks gemiddeld 40.000 ton oleum in particuliere ketelwagens naar het moederbedrijf in Frankrijk. Rhône-Poulenc Chemie heeft tevens regelmatig spoorverkeer tussen Zelzate en Zweden. Op jaarbasis wordt 8.000 à 8.500 ton silocofluowaterstofzuur vervoerd naar Zweden, waar het gebruikt wordt voor productie van fijnchemicaliën. Ook hiervoor huurt Rhône-Poulenc Chemie ketelwagens. Ten slotte is er ook beperkt binnenlands spoorvervoer,



Een andere wijze om de spoorwegen te ontdekken: een tentoonstelling in een wagon.

ongeveer 500 ton op jaarbasis. In 1994 vervoerde het chemiebedrijf 50.185 ton per trein of 5 % van de totale trafiek (aanvoer van grondstoffen en ver-

zending van eindprodukten). Voor 1995 verwacht Georges Robbe minstens een zelfde resultaat. Rhône-Poulenc Chemie is een

hevige voorstander van het spoorverkeer. Niet alleen vanwege de gunstige prijs, maar vooral omdat de trein het milieu ontlast en veilig is.

Habins

Triumviraat voor nieuwe wagen

Drie partners - B-Cargo, Euratral en Nordwaggon - stelden in november vorig jaar een nieuwe spoorwagen van het type Habins voor.

Nordwaggon, een 50 %-dochter van de Zweedse spoorwegen, bezit een park van meer dan 2.000 moderne wagens. Door pooling heeft de NMBS haar 200 nieuwe wagens geïntegreerd in dit park. Het NMBS-filiaal Euratral vertegenwoordigt Nordwaggon in België en verstrekt logistieke diensten aan een cliënteel die zeker belangstelling heeft voor deze wagen met zeer grote capaciteit.

Pool

Rony Borghart, hoofd van de afdeling Wagenbeheer van B-Cargo, legt uit hoe en waarom de NMBS er voor gekozen heeft op deze manier 200 nieuwe, moderne en performante wagens ter beschikking te stellen van de cliënteel. Borghart: "De vervoermarkt van gepalettiseerde goederen, in het bijzonder papier en cellulose, is

een niche in volle ontwikkeling. De evolutie van de activiteit in Antwerpen toont dit overtuigend aan. B-Cargo biedt op deze markt een service met een goede kwaliteit/prijsverhouding. Gezien de spoorwagen op zich een belangrijk onderdeel is van de kwaliteit, kozen we voor een aan de behoeften aangepast type."

De 200 Habins-wagens worden ingezet in een pool, als (parti-

culiere) P-wagens. Deze formule is ideaal voor gespecialiseerde wagens. Een van de belangrijkste voordelen is de verbetering van de rotatie. Zowel B-Cargo als Euratral biedt dit vervoer aan tegen gelijke voorwaarden. De opvolging van het vervoer wordt trouwens verzekerd door Euratral in België en door de vertegenwoordigers van Nordwaggon in de andere Europese landen.



Habins

De Habins is een gesloten wagen met schuivende zijwanden. Als een wand wordt geopend, komt vrijwel de helft van de nuttige lengte van de wagen vrij. De nuttige oppervlakte bedraagt 62,48 m², wat het mogelijk maakt 63 EUR-paletten met een maximum hoogte van 2,8 meter te laden.

De nuttige laadlengte is 22 meter. De lading mag een netto-gewicht hebben van 63,5 ton in regime D (22,5 ton per as en snelheid van 100 km/u).

De Habins is geschikt voor het vervoer van gepalettiseerde ladingen, papier op rollen, hout- en vezelplaten, cellulose, opgezakte goederen enz.

Hebben spoorwegen en P-wagens een gezamenlijke toekomst?

Van 20 tot 22 september 1995 vond in Knokke het congres plaats van de UIP, de beroepsvereniging van privé-wagenverhuurders. Er werd uitvoerig gepeild naar de mogelijkheden en de knelpunten in de samenwerking tussen spoorwegbedrijven en wagenverhuurders. Een verslag van de B-Cargo reporters ter plaatse.

De organisatoren hadden geen moeite gespaard om een indrukwekkende en gevarieerde pléiade sprekers te verzamelen voor wat bijwijlen een geanimeerde en fundamentele discussie zou worden. In drie ateliers namen enkele honderden afgevaardigden onder meer het Europees vervoerbeleid, de concurrentie in het vrachtvervoer en de rol van de P-wagens in de ontwikkeling van het goederentransport per trein onder de loep.

Complementariteit

Onder het oog van eregast Karel Van Miert, Europees commissaris voor Concurrentiebeleid en vroeger bevoegd voor Verkeer, viel de eer van de openingstoespraak te beurt aan Etienne Schouppe. De gedelegeerd bestuurder

van de NMBS sprak er als voorzitter van de Europese Spoorwegengemeenschap (ESG). Schouppe tekende kort maar scherp de trends van de jongste 50 jaar uit die leidden tot de evolutie van de spoorwegen van quasi-monopolie inzake vrachtvervoer naar een beperktere en fel beconcurrerende positie. Hij stipte vier structurele determinanten aan: de technische ontwikkeling van de vrachtwagen, de enorme investeringen in weginfrastructuur (die vooral in de jaren '70 deze in spoorweginfrastructuur duidelijk overvleugelden), de complete gedaanteverwisseling van de economie en de zware kostenstructuur van de spoorwegbedrijven.

Deze factoren hoeven echter niet te leiden tot moedeloosheid. De trein zal aan belang herwinnen als hij gericht wordt op een intermodale strategie, integratie van diensten en complementariteit van verschillende vervoermodi.

Kosten delen

"Maar," zegde Schouppe, "het vervoer vereist meer dan gelijk welke andere industriële of commerciële activiteit belang-

rijke investeringen waarvan de technische levensduur dikwijls 20 à 25 jaar overschrijdt. Meer bepaald op het vlak van financiering van terminals en spoorwagens is het wenselijk om formules van partnerschap te ontwikkelen tussen spoorwegbedrijven enerzijds en klanten en andere investeerders anderzijds. Zo'n formules zijn noodzakelijk voor de verdeling van de commerciële risico's en de duurzame ontwikkeling van het spoorvervoer."

Etienne Schouppe beklemtoonde in het raam hiervan het belang van de P-wagens, zowel voor de klanten als voor de spoorwegbedrijven. "De klant kan beter de geschikte wagens kiezen en heeft een betere garantie dat ze beschikbaar zijn. De spoorwegen hebben voordeel bij P-wagens omdat hun investeringslast er door verminderd wordt, de trouw van de klanten gestimuleerd en de transportkosten gereduceerd. Dit kan dank zij een betere opvolging van de rotatie en het hergebruik van het materieel."

Etienne Schouppe constateerde ten slotte dat het onderscheid tussen P-wagens en netwagens de volgende jaren zal uitge-



vlakt worden. Dat zal uitmonden in een homogener beheer van het wagenpark en nieuwe opportuniteiten voor de wagenverhuurders. De beste bijdrage die de spoorwegbedrijven kunnen leveren aan de positieve gemeenschappelijke ontwikkeling van de sector, is zich concentreren op hun sterke punten en op de activiteiten die economisch en sociaal rendabel zijn.

De ESG-voorzitter liet niet na te signaleren dat de overheden ook een bijdrage te leveren hebben aan de gezamenlijke inspanningen van spoorwegbedrijven en investeerders, meer bepaald door evenwichtige concurrentie mogelijk te maken. Dit moet kunnen door maatregelen in het domein van het in rekening brengen van externe kosten, fiscaliteit, sociale lasten en respect voor de arbeids- en veiligheidsreglementeringen.

P-wagens

De belangengroep Union internationale d'associations de propriétaires de wagons de particuliers, afgekort UIP, verenigt 15 nationale organisaties van privé-spoorwageneigenaars uit 12 Europese landen.

De nationale organisaties zijn verenigingen van verhuurders, verladers en gebruikers van privé-goederenwagens of P-wagens.

P-wagens zijn spoorwagens voor goederenvervoer die eigendom zijn van en onderhouden en geëxploiteerd worden door privé-investeerders (in tegenstelling tot netwagens die tot het patrimonium van de spoorwegbedrijven behoren).

Van de 650.000 beschikbare goederenwagens in West-Europa, zijn er - afhankelijk van de bron - 25 à 30 % P-wagens.

Uitgedrukt in ton/kilometer zorgen zij voor 40 à 45 % van het totaal vervoerde volume.





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 ùw 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