

B-CARGO news

Tweemaandelijks
2/96



58

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

SPOORPLATFORMS EN EURAILCARGO:

troeven voor de **"UNIT LOAD"**

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

Sinds 01/03/1996 is het postnummer van onze diensten in Brussel gewijzigd. 1070 Brussel werd **1060 Brussel**



Inhoud

CARAD

- 3** EurailCargo naar Nürnberg

RESULTATEN GOEDERENVERVOER 95

- 5** Positieve perspectieven.

EDICARGO

- 8** De toekomst staat op de sporen.

11 MULTIFUNCTIONELE SPOORPLATFORMS

16 ACTIEF WAGENPARK

- 18** Primeur voor België: een tram van Brugge naar Keulen.
Edmond Depaire en Militzer & Münch groep
Het Departement Personenvervoer tot uw dienst in uw streek.



Carad, een juweel van een trein

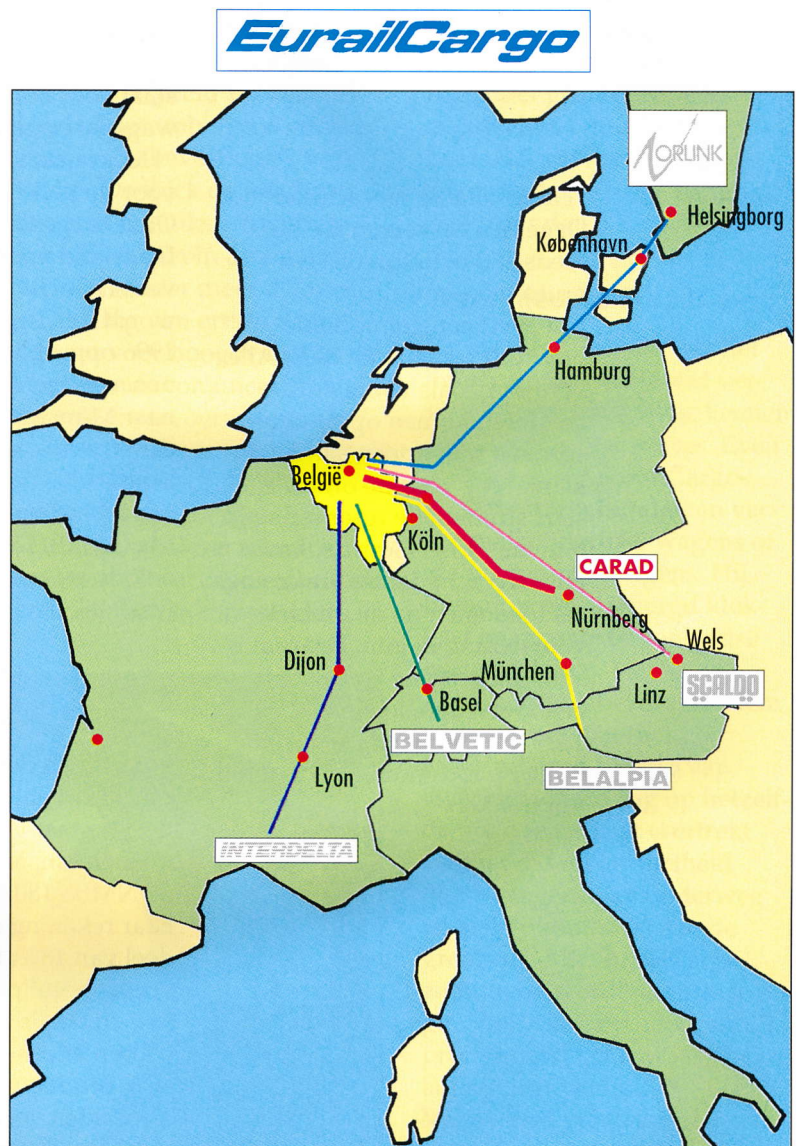
Op 3 juni 1996 wordt de CARAD, een nieuwe EurailCargo naar Zuidoost-Duitsland, met aansluiting naar Tsjechië, boven de doopvont gehouden.

Elke werkdag in de namiddag, worden de wagens bij de cliënteel in de voornaamste Belgische economische centra en havens opgehaald en in het grensstation Montzen verzameld. Daar vertrekt de Carad om 03u46 en bereikt dezelfde dag 's middags Nürnberg. In Nürnberg wordt de trein ontkoppeld naar de verschillende bestemmingen in de regio (Bamberg, Bayreuth, Regensburg, Plattling) zodat de wagens de volgende morgen bij de klant zijn.

"De dag A/ dag C verbinding is gewaarborgd omdat er geen rangeringen meer zijn tussen Montzen en Nürnberg. De Carad verhoogt vooral de regelmaat en de betrouwbaarheid," verklaart Gerrit Allard, deelmarktleider Centraal en Oost-Europa.

De wagens die via de grenspunten Schirnding / Cheb en Furth Im Wald / Domazlice naar Tsjechië of verder naar Slowakije, Oekraïne of één van de GOS-staten rijden, kunnen eveneens mee zodat de betrouwbaarheid van dit vervoer eveneens verbetert.

In Tsjechië bereiken de meeste wagens op dag D hun bestem-



ming. "Lang oponthoud bij de Duits-Tsjechische grens maakt het momenteel nog moeilijk om een dag A/dag C-relatie te waarborgen voor Tsjechië", verduidelijkt Gerrit Allard. Maar daaraan wordt gewerkt.

Succes verzekerd!

De Carad, die reeds enkele maanden op proef rijdt, is een schot in de roos. Klanten wringen nu al om een plaats te bemachtigen in de trein.

Carad: een juweel van een trein



"De resultaten zijn schitterend. Dagelijks vervoeren we nu reeds 750 nettoton of 1170 bruto ton per trein. Dat geeft een gemiddelde bezettingsgraad van 85%. Alles verloopt zoals voorzien. De goederen komen op de afgesproken tijdstippen aan bij de klant. Nog voor de officiële start stromen de reserveringen binnen," weet Gerrit Allard. Hij verwacht dat de vraag nog zal toenemen na de officiële voorstelling in juni. Daarom is aan de Deutsche Bahn reeds een zwaardere locomotief van 1300 ton gevraagd, met een optie op locomotieven die 1600 ton trekken.

De Cargo Bayern verdwijnt

De EurailCargo naar Nürnberg vervangt de Cargo Bayern naar Zuid-Duitsland. Anders dan de overige EurailCargoverbindingen bestaat de Cargo Bayern niet uit één trein, maar uit een aaneenschakeling van bestaande treinen die in het Duitse Intercargonet (een net van binnenlandse kwaliteits-treinen dat normaal niet openstaat voor buitenlandse wagens) opgenomen worden. "Het systeem was echter niet voor de volle 100 % in orde. Onze wagens moesten meer in Duitsland voorrang krijgen," vertelt Gerrit Allard. Daarom wordt de Cargo Bayern in juni 1996 opgesplitst in twee treinen: een rechtstreekse trein naar München (de Belalpia), die sedert september 1994 operationeel is en een rechtstreekse verbinding naar Nürnberg (de Carad). De Belalpia neemt ook de wagens mee voor het westelijk deel van Oostenrijk.

Bananen

Uit een studie blijkt dat er tussen België en Zuidoost-Duitsland een vervoerpotentieel bestaat van ongeveer een miljoen ton. Momenteel neemt de NMBS 180.000 ton voor haar rekening of een marktaandeel van 18%. Het spoor vervoert vooral propaangas, kool en tabak. Naar Tsjechië sporen voornamelijk chemische producten en bananen. Vooral het vervoer van bananen naar Tsjechië kende de laatste jaren een sterke groei. Dank zij de CARAD zal de kwaliteit van dit vervoer nog toenemen. "Het is nochtans zeker niet de bedoeling de concurrentie aan te gaan met de Bananenexpres. Anders bestaat het gevaar dat we de

Bananenexpres leeghalen waardoor de bevoorrading van andere Duitse regio's in het gedrang komt", verduidelijkt Allard. "Met de Duitse spoorwegen hebben we een afspraak dat de bananen voor de regio Nürnberg met de Bananenexpres meerijden, terwijl de EurailCargo naar Nürnberg de bananen voor Tsjechië meevoert. Hierdoor kunnen de bananen bestemd voor Tsjechië, in de Belgische havens nog tot in de late namiddag geladen worden."

Verhoogde betrouwbaarheid

De EurailCargo naar Zuidoost-Duitsland, met aansluiting naar Tsjechië, waarborgt de snelheid, betrouwbaarheid en regelmaat van het vervoer. Voorlopig rijdt de Carad enkel in oostelijke richting. Zijn toekomst is nu al verzekerd. Vooral op de markt van just-in-time leveringen moet de Carad tot een beter marktaandeel voor het spoor kunnen leiden.

Maar ook de snelheid is een troef. In Antwerpen en de voornaamste economische centra kunnen de wagens tot 18 uur geladen worden. Op dag C, om 9 uur 's morgens zijn de goederen bij de Duitse klanten. In feite is de vracht dus slechts een goede dag onderweg. Een snelheid die zeker vergelijkbaar is met deze van de andere vervoermodi.

Positieve perspectieven

Het goederenvervoer van de NMBS registreerde in 1995 5% minder vervoerde tonnen dan het jaar voordien. Walter De Rijck, chef verkoop lichte nijverheid van het departement Goederenverkeer, licht er de markantste resultaten uit en kijkt vooruit.

“De relatieve achteruitgang van het grondstoffenvervoer voor de staalnijverheid is opgevangen door betere prestaties in andere markten. Dat is een zeer hoopgevende en belangrijke vaststelling. We hebben

een sterk kwaliteitsimago opgebouwd in het conventioneel en verspreid vervoer, terwijl het gecombineerd vervoer zijn positie bevestigde” vat Walter De Rijck de resultaten samen. Ondanks structurele veranderingen in de staalnijverheid (onder meer de overschakeling van erts naar schroot voor hoogovens) en de vertragende conjunctuur, hield het totale vervoerde tonnage goed stand tot november. De sociale acties van het einde van het jaar, voornamelijk in Frankrijk, gooiden toen roet in het eten. “De acties betekenden voor ons een inkomstender-

ving van een kleine 300 miljoen frank,” becijfert De Rijck. Bijzonder goed nieuws komt er evenwel van de autonijverheid. Het vervoer van auto's en onderdelen steeg vorig jaar met meer dan 8%.

Weer nieuwe EurailCargo

De kwaliteitstreinen van het internationaal verspreid vervoer, de EurailCargo's, kennen een steeds groter succes. Even opfrissen: een EurailCargo-goederentrein bundelt en vervoert afzonderlijke wagens of kleine groepen wagens. Hij brengt ze gewaarborgd klokvast naar vaste buitenlandse bestemmingen. Het EurailCargo-label is synoniem voor betrouwbaarheid (gewaarborgd tijdstip van levering, iedere dag op hetzelfde uur), regelmaat (vertrekt elke werkdag) en snelheid (geen rangeringen onderweg en geen oponthoud aan de grenzen). Alle EurailCargo-zendingen worden centraal gevolgd zodat op elk ogenblik precies geweten is waar welke lading zich bevindt. Momenteel pendelen zeven EurailCargo's tussen een Belgisch vormingsstation en de voornaamste Europese economische centra: naar Zuidoost Frankrijk (de Interdelta), Scandinavië (de Norlink), Midden en Zuid-Duitsland (de Cargo Bayern), München en westelijk Oostenrijk (de Belalpia), Wenen en oostelijk



Positieve perspectieven



Oostenrijk (de Scaldo) en Zwitserland (de Belvetic). Vorig jaar startte er een tweede Norlink, waardoor de trafiek naar Scandinavië fors groeide. Vandaag vervoeren alle EurailCargo's samen ongeveer 2,5 miljoen ton en stevenen ze af op 3 miljoen ton. In juni 1996 komt er alweer een nieuwe EurailCargo naar Nürnberg, met aansluiting naar Tsjechië (zie ook elders in deze B-Cargo News). De kwaliteitstreinen zullen in de nabije toekomst heel West-Europa bedienen.

Conventioneel vervoer

In het vervoer voor de zware industrie kreeg de NMBS verder af te rekenen met de overschakeling van hoogovens op elektrische ovens. Toch hield het vervoerde volume hier vrij goed stand, zeker rekening houden met de moeilijkheden van december 1995. Het vervoer van schroot steeg tot ongeveer 1 miljoen ton en er zijn nog enkele belangrijke trafieken in ontwikkeling op Luxemburg.

Het vervoer van buizen nam sterk toe, vooral voor de overzeese uitvoer vanuit Frankrijk via Antwerpse haven. In het vervoer van groeveproducten tekenden we een stijging met 4% op. Het vervoer voor de lichte industrie gaf verscheidene positieve tekenen te zien. Zo blijft het vervoer van papier en cellulose gestaag vooruit-



gaan. Het transport voor IKEA groeide en zal in 1996 stijgen tot 3000 wagens. Voor BASF-Antwerpen vervoerde de NMBS 900.000 ton, het miljoen ton per jaar ligt in het verschiet. Een gelijkaardige uitbreiding van het spoorvervoer wordt voorspeld bij Amoco Chemicals in Geel.

Van de chemie naar de voeding: het bananenvoer naar Duitsland, Oostenrijk en Oost-Europa zit duidelijk in de lift. Op twee jaar tijd bereikte het 35.000 ton. De suikerbieten-campagne leverde dan weer 150.000 ton spoorvervoer op (+7%), terwijl vanuit Châlons-sur-Marne een nieuw suikerttransport naar Zeebrugge werd binnengehaald. Het ver-

voer van oliehoudende zaden steeg dan weer met 50% tot 170.000 ton.

Qua bestemmingen valt vooral Oost-Europa op: daarheen werd vorig jaar 150.000 ton vervoerd.

Last but not least werd het eerste officiële akkoord over een Multifunctioneel Spoorplatform (MSP) te Boom ondertekend, maar daarover leest u alles elders in dit blad.

Consolidatie

Het gecombineerd vervoer heeft zijn doorbraak van 1994 (stijging van 20%) kunnen consolideren. Maar opnieuw was de Franse spoorstaking spel-



breker. Grosso modo 90% van het verkeer gaat van en naar Italië via Frankrijk. Voor de staking noteerden we een status-quo vergeleken met 1994. Globaal gezien komen we uit op een licht negatief cijfer.

Het naaf en spaak-concept (hub and spoke) werd verder ontwikkeld. In dit 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 andere buitenlandse draaischijf. Dit concept kwam

tot stand in nauwe samenwerking met de verschillende netten en met partners zoals Interferry en TRW. Interferry vertegenwoordigt in België het Qualitynet van Intercontainer en gebruikt Metz-Sablon als draaischijf. Daarnaast is er Cortax van TRW, waarbij zendingen uit gans het land verzameld worden in Schaarbeek en van daaruit in gesloten treinen verder reizen. Bij de commercialisering van het concept boekte TRW een grote vooruitgang.

Het succes van het gecombineerd vervoer is te danken aan voortdurende inspanningen om de kwaliteit te verbeteren. Een voorbeeld daarvan is de Port-Express, een pendeltrein tussen de haven van Antwerpen en Rotterdam. Een pendel- of shuttle-trein is een vaste compositie van wagens die altijd samen blijven en geladen of leeg heen en weer rijden op vaste tijdstippen. De Port-Express rijdt vijf maal per week en per richting. Ten slotte zit ook het vervoer naar Oost-Europa in de lift (stijging met ongeveer 10%).

Rode draad

Kwaliteit is de rode draad in de dagelijkse activiteiten van de NMBS. Zegt Walter De Rijck: "Sinds enige tijd sluiten wij kwaliteitscharters af waarbij we de door de klant gebruikte kwaliteitsnormen in onze werking integreren. Wij maken daarin afspraken met de klant, niet alleen over de kwaliteit van de wagens, maar ook over de stiptheid van het vervoer, de uren van afhalen en bestellen. Over alle aspecten van de dienstverlening kunnen we verbintenissen aangaan. De bestendige zorg voor kwaliteit werpt duidelijk vruchten af. Veel vervoersverantwoordelijken denken nu vrijwel automatisch aan een geïntegreerd aanbod zoals B-Cargo, als alternatief bij het uittekenen van vervoerplannen."

Edicargo: de toekomst staat op de sporen

Elektronische vrachtbrief

De papieren vrachtbrief is gedoemd om te verdwijnen. De informaticadiensten van de NMBS stelden immers hun eigen software op punt die de gebruikers zal helpen hun vervoerdocumenten correct in te vullen. Het juweeltje luistert naar de naam Edicargo. Dit programma maakt het mogelijk alle gegevens van de vrachtbrief in te brengen op PC en hen via de telefoonverbinding door te sturen naar de NMBS, die zorgt voor de rest.

Het document C410 (of de vrachtbrief) dat de goederen begeleidt gedurende het vervoer per trein, kost vaak hoofdbreken aan degenen die het moeten opstellen en aan degenen die het moeten ontcijferen. Niet juist ingevulde rubrieken, onleesbare letters, onduidelijkheid: de nadelen zijn bekend bij iedereen die geregeld omgaat met deze soort documenten. Daar bovenop is er nog de verplichting om zich te verplaatsen naar het vertrekstation om de vrachtbrief af te leveren.

Een ander gegeven is dat de administratieve behandeling van de ladingen momenteel zeer duur uitvalt. Een Europese studie raamt de kost op ongeveer 10% van de totale waarde der vervoerde goederen.

Daarom lag het voor de hand om uit te zoeken of dit alles geïnformatiseerd kon worden. Waarom geen elektronische vrachtbrief? Dit project werd Railedi genoemd. Het is in dit kader dat onze informaticadiensten de Edicargo-software op punt hebben gesteld. De software versnelt het opstellen van de vrachtbrieven, door de repetitieve bewerkingen op zich te nemen. De computer vermindert trouwens ook het risico op vergissingen dankzij de automatische controlepro-

cedures die in het programma gebouwd zijn. Door het doorsturen van de gegevens te perfectioneren, dalen de globale kosten en verbetert de kwaliteit van het vervoer gevoelig.

Eén doel: eenvoudig

Het volstaat een PC en een modem te bezitten om het NMBS-programma onder Windows 3.1 te laten draaien. Edicargo is speciaal opgevat om de gebruiker zoveel mogelijk comfort te verschaffen.

Het bevat bijvoorbeeld een database om de frequent gebruikte informatie op te slaan (zoals de NHM-code, wagennummers, klantenidentificatie,...). Het is ook zeer eenvoudig om een modelvrachtbrief op te stellen voor de courante zendingen. Tenzij men wijzigingen wil aanbrengen, volstaat het de vrachtbrief door te sturen zoals hij is.

Gedurende de hele operatie wordt de gebruiker stap voor stap begeleid. Het programma bevat controlefuncties die toelaten fouten bij de opneming van de gegevens op te sporen. Een vrachtbrief annuleren of vervangen is trouwens gemakkelijk, zelfs als het document reeds doorgezonden werd.

Nog steeds om de taak van de gebruiker te vergemakkelijken, aanvaardt de software alle offi-



ciële talen van de Internationale Spoorwegunie UIC (Engels, Frans, Duits, Nederlands en Italiaans).

Om het document zo volledig mogelijk te maken, werd er veel plaats ingeruimd voor informatie over de goederen. Indien gewenst, kunnen een maximum van preciseringen over de aard van de lading, de vervoercondities en de verpakking, alsook allerlei commentaren worden toegevoegd. Zo kunnen bijvoorbeeld vermeld worden: een bericht voor de geadresseerde, toelichtingen bij de waarde van de goederen, de opslagtemperatuur enz.

Elektronische brievenbus

De klant moet de ingevulde vrachtbrief niet meer inleveren

bij het station. De informatie kan via modem naar een elektronische postbus bij Belgacom worden gestuurd, vanwaar het bericht doorgezonden wordt naar de centrale computers van de NMBS. Daar gebeurt een eerste controle. Is er een fout opgetreden, dan stuurt het systeem automatisch en via E-mail een bericht met de precieze aard van de fout. De gebruiker moet dan slechts de vergissing rechtzetten en het document elektronisch terugzenden.

Als alles in orde is, gaat het bericht naar de factage, die nog een laatste verificatie uitvoert en na tussenkomst van het taxatiecentrum de definitieve bevestiging verstuurt naar de gebruiker. Uiteraard nog altijd via de elektronische post.

De integratie met Raileasy

Edicargo vergemakkelijkt het opstellen van een vrachtbrief, vermijdt fouten en levert veel tijdswinst op. Maar er is nog meer. De software is er ook op berekend om de berichten te ontvangen van Raileasy, het geïnformatiseerd systeem van de NMBS voor opvolging van de wagens.

“Via de elektronische post kunnen de ondernemingen de wagens localiseren die hun goederen vervoeren. Dit kan op vrijwel het hele Europese spoorwegnetwerk (uitgezonderd Oost-Europa). Dat is een onmisbare functie voor just-in-time-leveringen”, zegt Eric Toussaint, de verantwoordelijke voor het Raileasy-programma. Dit systeem werkt al gerui-



me tijd, maar tot de komst van Edicargo werden de berichten per telex verstuurd. Nu ontvangt de klant de informatie rechtstreeks op zijn PC.

Voor het binnenlands net genereert Raileasy spontaan verscheidene types berichten (vertrek en aankomst, schade, binnenkomen en verlaten van het atelier, terbeschikkingstelling van wagens enz.). Het systeem geeft ook het nummer van de kaai in de havens van Antwerpen en Gent waar de wagen eventueel staat. Sommige buitenlandse netten kunnen al vertrek- en aankomsttijden van treinen doorspelen.

Eerste etappe

Edicargo is eigenlijk de eerste etappe van de volledige informatisering van de verbindin-

gen tussen de klant en de NMBS. Dit perspectief ligt niet veraf. Het systeem integreert reeds verschillende functies die het binnenkort mogelijk zullen maken de gehele facturatie per computer af te handelen. Dankzij Edicargo geeft de klant automatisch zelf het verschuldigde bedrag aan. Deze procedure is een voorafspiegeling van het gebruik van EDI-berichten voor de facturatie.

Edicargo is tevens de voorbode van een echte revolutie in het internationaal goederenvervoer per trein. Vandaag elimineert het elk papieren document in binnenlands verkeer, morgen gebeurt dit over het hele Europese net. Op dat ogenblik zal Raileasy ook in de Oosteuropese landen volledig operationeel zijn.

Tests

Tot zover de toekomst. Vandaag testen de informaticadiensten van de NMBS intensief de communicatiemodule, de elektronische brievenbus van Belgacom, die de schakel is tussen de NMBS en de klant. Eens deze proeven afgerond, zal Edicargo volledig operationeel zijn.

Ondertussen bereidt de NMBS de plaatsing van het systeem bij verscheidene geïnteresseerde klanten voor. "Steeds om de gebruiker het leven te vergemakkelijken, leveren we het systeem 'sleutel op de deur'", zegt Roger Galerín, verantwoordelijke van de dienst Facturatie en Afrekening bij de NMBS. Edicargo is vooral bestemd voor kleine en middelgrote ondernemingen die maximaal zullen profiteren van de praktische kanten. Maar ook de grote ondernemingen zullen er hun voordeel mee doen, als ze niet zelf hun software voor de verzending van vrachtbrieven willen ontwikkelen."

Het gebeurt wel vaker dat grote klanten hun eigen toepassingen ontwikkelen voor de elektronische vrachtbrief. Die mogelijkheid blijft trouwens bestaan. De NMBS houdt vast aan de personalisering van de dienstverlening. Klanten die dit verkiezen kunnen hun eigen programma gebruiken om aan te sluiten op Railedi, zonder via Edicargo te lopen.

Voor alle informatie over Edicargo:

Jan Van Den Broeck, tel 02/525.24.65 (N)

Marina Pasque, tel 02/525.24.54 (F)

Voor alle informatie over Raileasy:

Eric Toussaint, tel 02/525.26.87

Dienst Facturatie en Afrekening:

Roger Galerín, tel 02/525.46.14, fax 02/525.46.58

Edicargo: de toekomst ...





Multifunctionele Spoorplatforms

Manage en Bressoux: de plannen

In Wallonië zijn twee vestigingsplaatsen uitgekozen voor nieuwe multifunctionele spoorplatforms (MSP), Manage en Bressoux. Deze MSP's zullen het verspreid vervoer concentreren en aan de expediteuren volledige logistieke dienstverlening bieden, van goederenbehandeling tot begin- en/of eindvervoer per vrachtwagen.

De inrichting van multifunctionele spoorplatforms is een onderdeel van het kwaliteitsverbeteringsproces bij de NMBS. De initiatieven passen eveneens in het concept van totale logistiek. In het goederenvervoer wil de NMBS een dienst van deur tot deur met volledige garantie ter beschikking stellen. Concreet gaat het erom het

verspreid vervoer te concentreren in één punt en logistieke prestaties (mogelijkheid tot opslag en voorraadbeheer) voor te stellen, evenals begin- en/of eindvervoer over de weg. Bovendien zullen door het concept van deze MSP's ook klanten die niet over een eigen spoor aansluiting beschikken gemakkelijk kunnen genieten van de voordelen ►

Manage en Bressoux

.....

van het spoorvervoer. Op termijn hebben de spoorwegbedrijven zelfs de bedoeling om in heel Europa een netwerk van MSP's op te zetten, die onderling zouden verbonden worden door snelle lijnen. Op dit terrein is de samenwerking met één of meer privé-partners onontbeerlijk. Deze partners moeten de know-how inzake behandeling, opslag en distributie inbrengen. De NMBS zorgt voor het spoorweggedeelte.

"Voor de klant wordt het veel eenvoudiger om zijn goederen met de trein te verzenden", legt Michel Mouchet uit. Mouchet is verantwoordelijk voor de cel Coördinatie en Kwaliteit van het goederenvervoer in het Franstalig landsgedeelte. "Alle diensten zijn te overwegen. Wij kunnen, bijvoorbeeld, goederen ophalen bij de klant en deze op spoorwagens laden. We kunnen ze ook lossen en de distributie in België verzekeren."

Vorbereidende fase

De MSP's in Manage en Bressoux verkeren in het stadium van de voorbereidingen. "De operatie is verder gevorderd in Bressoux, omdat we daar met bestaande infrastructuur kunnen van start gaan", zegt Michel Mouchet.

Het project-Bressoux neemt dus vaste vorm aan. De ligging is er ideaal, in het hart van het Luikse industriegebied en in de onmiddellijke omgeving van het belangrijke rangeerstation Kinkempois.

"De infrastructuur van het platform zou kunnen gespreid worden over drie sites, afhankelijk van de vraag van de klanten: Bressoux, Renory en Bierset (vlakbij de luchthaven). Bressoux is reeds uitgerust voor de behandeling van containers, met een portiekkraan van 40 ton, hefvoertuigen op wielen en twee sporen van 300 meter. Het platform wordt uitgebaat door Euro-Combi-Est, een NMBS-filiaal (35%) waarin ook de maatschappij Portier (45%) en Ferry-Boats met Meusinvest (20%) participeren."

Complementaire sites

Renory wordt uitgebaat door Portier. Het platform doet aan goederenbehandeling, opslag en overslag op binnenschepen en containerbehandeling.

In Bierset wijst de nabijheid van de luchthaven in de richting van de uitbouw van een zeer complete infrastructuur voor chauffeurs van zware vrachtwagens en administratieve diensten (zoals douane). "Het zou dus interessant kunnen zijn Bierset te verbinden met de twee andere sites", bevestigt Michel Mouchet.

De onderhandelingen met de privé-partners zijn aangevat. Over relatief korte tijd zou het MSP van Bressoux dus spitsdiensten kunnen aanbieden, samen met de complementaire vestigingsplaatsen.

"Er blijven nog enkele zaken te regelen, zoals de overdekte opslagruimte die er nu nog niet is. Er zal misschien een loods moeten gebouwd worden", weet Michel Mouchet.

Economische leefbaarheid

Het project-Manage is minder ver gevorderd. Een eerste partner toonde reeds belangstelling, maar de vestigingsplaats

is minder geschikt voor de behandeling van grote volumes. Momenteel zoekt de NMBS met de hulp van het gemeentebestuur van Seneffe, een andere locatie. Een mogelijkheid is Feluy, in het scheidkundig industrieterrein. Een nieuwe marktstudie die ook rekening houdt met het vervoer van gevaarlijke goederen is aan de gang.

Eén zaak is zeker: tijdens een recente bijeenkomst van de NMBS en de voornaamste economische acteurs van de streek, bleek er een levendige belangstelling te bestaan voor het project. Het potentieel bestaat dus.

Vandaag werden twee regio's weerhouden, maar indien een partner brood zou zien in een derde vestigingsplaats, zal de NMBS het dossier ernstig onderzoeken. Tenminste als de toename van het vervoer en de verbetering van de service substantieel zouden blijken. "De NMBS stort zich niet blindelings in het avontuur, maar verifieert grondig de economische leefbaarheid van de projecten", besluit Michel Mouchet.

Voor alle informatie over het goederenvervoer in Wallonië:

Handelsagentschap Charleroi, Guy Vandenhooft, tel 071/60.23.60, fax 071/60.23.92

Handelsagentschap Luik, Albert Collin, tel 041/23.63.13, fax 041/21.26.44

Michel Mouchet kan gecontacteerd worden op tel 081/25.29.60 en fax 081/25.23.64.

Kwaliteitscharter onderbouwt samenwerking

Op 19 januari 1996 werd in Boom het eerste Multifunctioneel Spoorplatform (MSP) plechtig geopend. Met de MSP's legt de NMBS zich toe op het ter plaatse brengen van kleinere zendingen en deel-ladingen van wagens bij klanten die geen spoor aansluiting hebben. Daarvoor worden samenwerkingsverbanden opgezet, zoals in dit geval met de NV De Vos. Dit bedrijf heeft samen met onder meer de NMBS een jarenlange ervaring in het deur-tot-deur vervoer opgebouwd.

Voor de uitbating van een MSP sluit de NMBS in principe twee contracten met de exploitant: een samenwerkingsakkoord en een kwaliteitsovereenkomst. Voor de onderhandeling en het opstellen van deze contracten is één afdeling van het departement Goederenvervoer in Vlaanderen en één in Wallonië aangeduid. De afdelingen zijn ook verantwoordelijk voor de coördinatie van de werking van de MSP's en de integrale follow-up.

Voor het MSP van Boom werd het project uitgewerkt door een team van de departementen Goederenvervoer, Transport en Infrastructuur, gecoördineerd door afdelingsleider Logistiek en Kwaliteit Luc Mullié (Antwerpen). NV De Vos zal het platform uitbaten en commercialiseren.



De filosofie van deze onderneming - het combineren van alle transportmodi - maakt van haar een uitstekende partner. NV De Vos heeft een lange traditie. In 1997 viert de wegvervoerder zijn 50-jarig bestaan als gemotoriseerd transportbedrijf. Als je de periode van

paard en kar erbij rekent, wordt het zelfs 75 jaar. De firma investeert voortdurend in gespecialiseerd en aangepast materieel voor het bedienen van zijn klanten. Daarbij doet zij een beroep op alle transportmodi zoals vrachtwagens, treinen en ook binnen- ▶

Kwaliteitscharter onderbouwt samenwerking



schepen. Momenteel liggen haar sterke punten in de behandeling en het transport van bulkgoederen en granen, alle mogelijke staalproducten, walsdraad, coils, platen, stalen balken tot 24 meter, het vervoer van landbouwmachines en uitzonderlijk vervoer tot ongeveer 60 ton en 27 meter lang. Hiervoor beschikt het bedrijf over een uitgebreid palet machines en infrastructuur. Enkele voorbeelden: ongeveer 25 trekkers en 60 opleggers, een loskade op de Schelde voor de overslag van bulk- en stukgoederen, een overslagterminal spoor/weg met een oppervlakte van 25.000 m², een dubbelzijdig spoor van 150 meter te gebruiken voor overdekte spooraan-sluiting, 5000 m² magazijnen (en nog eens 10.000 m² in aanbouw).

Het overgrote deel van de tra-fiek komt van buitenlandse bestemmingen (Duitsland, Luxemburg, Frankrijk, Italië). Ongeveer 9% van het totale vervoer is bestemd voor bin-nenlandse klanten.

Soepele combinatie spoor/weg

Het Multifunctioneel Spoorplatform van Boom ligt halverwege tussen de indus-triepolen Antwerpen en Brussel en heeft een uitstekende toegang tot het wegennet. Met het MSP kan het goede-

renvervoer via het spoor en de weg op een soepele manier gecombineerd worden. Naast laden en lossen biedt het MSP bijkomende diensten zoals opslag van goederen, voor- of natransport per vrachtwagen en distributie. Klanten die te ver verwijderd zijn van behan-delingsinstallaties van de spoorweg (industriezone of privé-terrein zonder toegang tot het spoorwegnet) kunnen zo toch een beroep doen op de trein.

Driemaal daags worden de wagens aangevoerd vanuit Antwerpen-Noord en van Antwerpen-Kiel. In Antwerpen-Noord is er aansluiting met de EurailCargo-treinen die de belangrijkste Europese economische centra aandoen. Goederen die dag A per trein aankomen in het MSP, worden door De Vos ten laatste op dag A + 1 bij de bestemming geleverd.

NMBS en partner De Vos stellen aan de klant "all-in" prijzen voor waarin de kosten voor laden, lossen, organisatie

van eindvervoer over de weg voor of na vervoer per spoor, opslaan en eventueel stockbe-heer inbegrepen zijn. Zo krij-gen klanten een zeer competi-tieve prijs/kwaliteit-verhou-ding.

Kwaliteit

De NMBS en partner De Vos opteerden resoluut voor inte-grale kwaliteitszorg. De prin-ciepsverklaring werd geregis-treerd in de kwaliteitsovereen-komst die praktisch uitgevoerd wordt via een reeks afspraken en procedures. Alle procedures en activiteiten voor de uitba-ting van het MSP zijn geforma-liseerd in een kwaliteitshand-boek. Tijdens de openingsre-ceptie op de terreinen van NV De Vos belichtte directeur Marcel Verslype van het NMBS-departement Goederenvervoer de inhoud van het contract.

"Alle wederzijdse verbinten-isen en de werk- en evaluatie-procedures zijn in detail vast-gelegd. Concreet verbinden wij ons op vijf toepassingsgebie-



den: de bediening van Boom, de dienstverlening aan de cliënteel, de methode van onderhandelen en afsluiten van contracten, de organisatie van een betrouwbaar opvolgings- en informatiesysteem en de organisatie van een efficiënte administratie." Een stuurgroep waarin de departementen Goederenvervoer en Transport van de NMBS en de NV De Vos zetelen, ziet toe op de uitvoering van het contract en stuurt bij indien nodig. "Het engagement in deze kwaliteitscharters gaat zeer ver. Daarom springen we er ook zuinig mee om, zoniet verzanden dergelijke overeenkomsten te gemakkelijk tot een formaliteit," benadrukte bestuurder-adjunct-directeur-generaal van de NMBS Antoine Martens.

Investerings

Het partnership moet de handelsbetrekkingen in de streek zelf en tussen de streek en andere activiteitspolen in binnen- en buitenland bevorderen. Daarom investeren beide partners in de toekomst. Op korte termijn voorziet de NMBS in een bijkomende verharding (van 6.112 m²) en in de verlichting van de volledige zone. De kost hiervan wordt geraamd op meer dan 17 miljoen frank. Op langere termijn wordt een bijkomend spoor aangelegd (kostprijs meer dan 5 miljoen frank). De voorbije vijf jaar investeerde partner De Vos ongeveer 100 miljoen in gebouwen, terreinen en materieel. Vorig jaar is een mobiel overlaadsysteem aangekocht, een soort zuig-en-blaas machine om granen en zaden in bulk over te laden. In het verlengde van de goederenkoer is een magazijn voor overdekte overslag bijgebouwd. Hierdoor kan een grote variatie aan stukgoederen (papier, lood, afgewerkte

produkten) opgeslagen worden. Bovendien kondigde commercieel directeur Louis De Vos een even grote investering aan voor de volgende vijf jaar.

Akte van geloof

Louis De Vos noemt zichzelf een privé-ondernemer die in de spoorweg gelooft. "Dat geloof komt niet vanzelf, maar is ook afhankelijk van de markt en de prijzen. Met andere woorden: de trein moet competitief zijn ten overstaan van de weg. Vooral het verspreid vervoer is een groeipool. Als de voorspellingen kloppen dat het goederenvervoer tegen 2005 zal stijgen met 67%, gaan we een mooie toekomst tegemoet", aldus Louis De Vos.

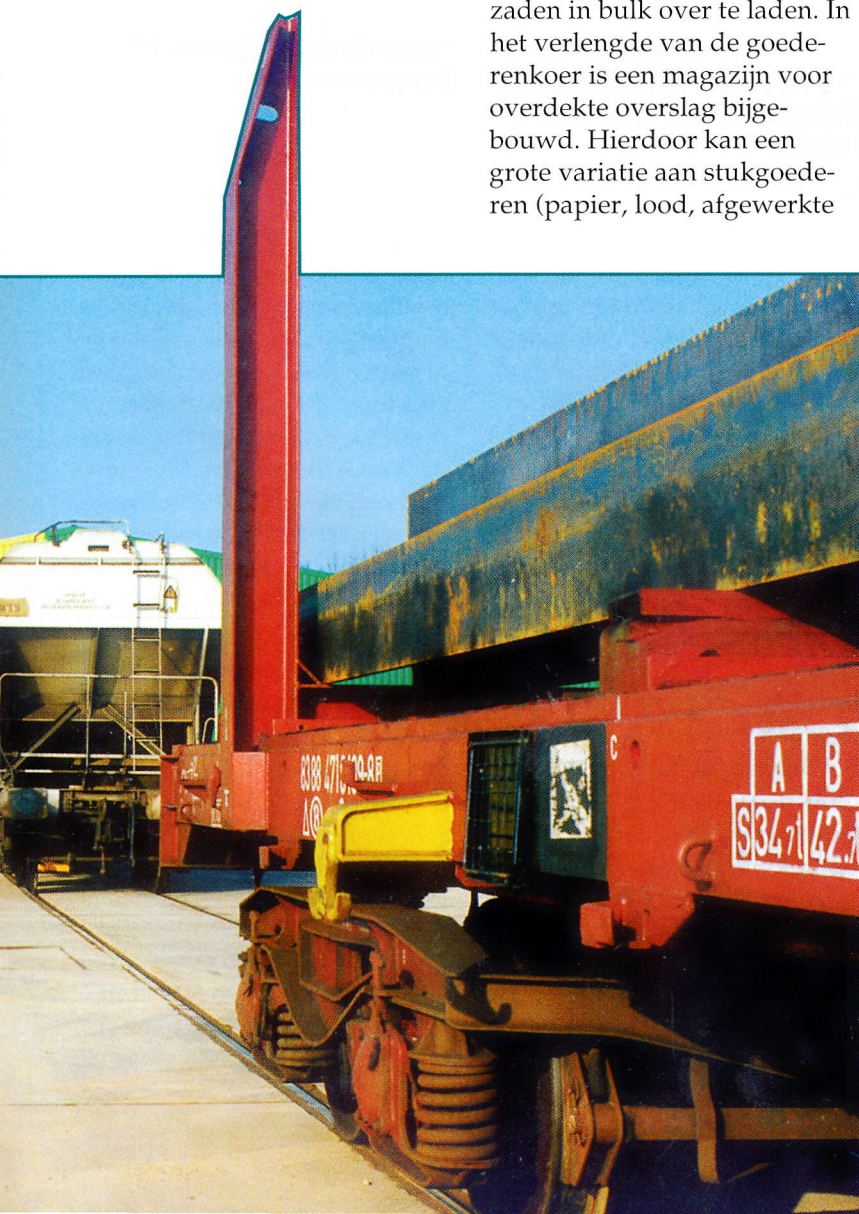
Jaarlijks vervoert NV De Vos 100 à 150.000 ton goederen, maar naar verluidt is 1 miljoen ton een haalbare kaart.

Het voorbeeld maakt school. De NMBS bouwt alvast over het hele land een MSP-net uit. De keuze van de vestigingsplaatsen gebeurt op basis van de behoeften van de klanten en hun vervoerpotentieel.

Vandaag zijn er reeds onderhandelingen aan de gang om in Schaarbeek, Genk, Kortrijk, Bressoux en in de streek rond Manage MSP's in te planten, telkens in samenwerking met een industriële partner.

Voor meer informatie:

NMBS, departement Goederenvervoer
Afdeling 60.12
Logistiek en Kwaliteit
De Keyserlei 58-60
2018 Antwerpen
tel 03/204.26.03
fax 03/231.06.58





Actief wagenpark

Streven naar maximale efficiëntie

Het efficiënt gebruik van spoorwagens is een niet te onderschatten aspect van de logistieke dienstverlening binnen het B-Cargo-vervoeraanbod. Hoe stemt de NMBS haar wagenpark af op de marktbehoefte en de noden van de klant?

Het wagenpark is een belangrijk facet van de logistieke dienstverlening. De wagen vertegenwoordigt een derde van de totale kost van een spoortransport. Het komt er dus op aan om dat wagenpark actief te beheren zodat de rendabiliteit stijgt.

Afstemming op de vraag

De NMBS bezit ongeveer 14.300 netwagens van uiteenlopende types. Daarnaast zijn er in België nog eens 4.388 P-wagens (privé-wagens bij de NMBS geïmmatriculeerd). De verhouding tussen het gebruik van netwagens en P-wagens is momenteel ongeveer 60/40.

Hierbij dient aangestipt dat een belangrijk aandeel van het P-wagenvervoer gebeurt met in het buitenland geïmmatriculeerde wagens; de Europese markt is immers vrij. Sinds een tiental jaar bouwt de NMBS haar eigen wagenpark geleidelijk aan af. "Er waren te veel wagens in omloop. Hierdoor lag de productiviteit te laag. Deze trend merk je bij alle Europese spoorwegnetten", beklemtoont Rony Borghart, afdelingschef Wagenbeheer bij het departement Goederenverkeer van de NMBS.

In 1987 beschikte de NMBS nog over 32.500 netwagens met een gemiddelde beladingscoëfficiënt van 12 tot 18 ladingen per wagen per jaar. De beladingsnorm vandaag is 36 ladingen per jaar. Borghart: "Ook in de toekomst rationaliseren we verder. Het objectief is een hogere beladingscoëfficiënt zodat het huidige vervoervolume met slechts 10.000 wagens kan worden gerealiseerd."

Naast de rationalisering blijft het spoorwegbedrijf zijn wagens aanpassen aan nieuwe marktontwikkelingen. De NMBS legt zich hoofdzakelijk toe op de modernisering en uitbreiding van wagens voor het vervoer van staalproducten. Zij investeert vooral in wagens van het Shimm(n)s-type (wagens met wiegen voor zware rollen plaatstaal). Zo speelt ze in op het gegeven dat de Belgische staalproducenten zich nog uitsluitend concentreren op plaatstaalproductie.

De NMBS ontwikkelt ook wagens voor schrootvervoer (type Fas), een vervoer dat de jongste jaren sterk groeide omdat de staalindustrie overschakelt van ijzererts naar schroot als grondstof. Ten slotte blijven containerwagens en grootvolumewagens belangrijk in de vernieuwing van het wagenpark.

Pool

Om hun eigen aanbod aan te vullen op basis van de vraag



van de klant, schakelen spoorwegbedrijven steeds meer P-wagens in. Deze zijn rendabeler omdat hun omloopsnelheid groter is. Een titularis of huurder zoekt voortdurend nieuwe bestemmingen, om te vermijden dat de wagens leeg reizen. Netwagens daarentegen rijden vaak leeg om ze opnieuw te herpositioneren. Vooral onder het RIV-regime komt dat veelvuldig voor. Volgens dat regime behouden de netwagens hun nationaliteit. Als de wagens de grens overschrijden, moet het buitenlandse net een vergoeding aan de eigenaar van de wagen betalen. Eens de lading gelost is, moeten de wagens teruggestuurd worden (leeg of beladen) naar het land van herkomst. "Dit systeem schept problemen. Om de vergoeding voor de vreemde wagens zo laag mogelijk te houden, stuurt elk spoorwegbedrijf ze zo vlug mogelijk terug. Zo gebeurt het dat de vracht geladen wordt in eigen wagens en er parallel een volle en een lege trein naar

dezelfde bestemming rijden", weet Rony Borghart. Een ingrijpende stap naar meer efficiëntie is het Europ-regime. In dit systeem worden identieke wagens van verschillende spoornetten ondergebracht in een pool. Elk deelnemend spoorwegbedrijf kan altijd beschikken over het aantal wagens dat het heeft ingebracht in de pool. De herkomst of de nationaliteit van de wagens speelt daarbij geen rol meer. Wanneer een spoorbedrijf meer wagens gebruikt dan het ter beschikking heeft gesteld, betaalt het een extra vergoeding. In het omgekeerde geval krijgt het een vergoeding. "De filosofie achter dit systeem is zoveel mogelijk lege terugritten vermijden", stelt Rony Borghart. Er worden ook nieuwe wegen bewandeld. Zo bracht de NMBS onlangs 150 Habinswagens (nieuwe gesloten wagens met een groot volume voor stukgoederen) in een pool onder, samen met gelijkaardige P-wagens van operator

Nordwaggon. Deze wagens worden nu in de pool door de NMBS als P-wagens geëxploiteerd, met alle hierboven vermelde voordelen vandie.

Al deze sporen van het vernieuwd wagenbeheer - rationalisering en doelmatiger beheer, soepele integratie van het gebruik van netwagens en P-wagens, een nieuwe commerciële aanpak en specialisatie - lopen samen in één punt: een fel verbeterd logistiek luik in het B-Cargo-dienstverleningspakket.



Primeur voor België

Duitse trein vervoert tram van Brugge naar Keulen

Op 7 februari jl. haalde een Duitse trein een lagevloertram af bij BN Brugge.

De bestelling van 80 lagevloertrams bij BN Brugge door de stad Keulen blijft voor premiers zorgen. De bestelling betekent niet alleen de doorbraak van BN op de Duitse markt, ook de levering van de trams per trein is uitzonderlijk. Het transport is het resultaat van een nauwe samenwerking tussen drie spoorwegbedrijven: de NMBS, de Deutsche Bahn en de spoorwegmaatschappij Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK AG).

Ter gelegenheid van de leve-

ring van de 30ste tram organiseerden de NMBS-afgevaardigden in Keulen Ernst Van Der Stockt en Patrick Schiettecatte een unieke gebeurtenis. Een locomotief van HGK AG pikte het rijtuig op in Brugge.

Vertegenwoordigers van de NMBS, HGK AG, BN en de pers vergezelden in twee Duitse Rheingold-rijtuigen de tram tijdens de rit naar Keulen.

Hoogte

Om de veiligheid van het transport te waarborgen deed BN een beroep op de afdeling buitengewoon vervoer van de NMBS. De tram met een lengte

van 29,20 meter en een hoogte van 3,50 meter behoort zonder meer tot de categorie buitengewone goederen. Vooral de hoogte van de tram vergde creatieve oplossingen omdat de limiet van de toegelaten hoogte bereikt werd. Daarom is gekozen voor zo laag mogelijke wagens (S-wagens) die gebruikt worden voor containervervoer. BN huurde vier van dergelijke wagens bij de NMBS. Op aanwijzen van de technische dienst bracht BN enkele wijzigingen aan. Om één tram te vervoeren zijn twee wagens nodig. Op de eerste is een constructie geplaatst waarin de tram vast staat, de tweede wagon heeft rails waarop het achterste gedeelte van de tram kan bewegen. Hoe de buitengewone goederen het best vervoerd worden, zocht het Departement Materieel van de NMBS uit. Materieel stippelde een reisroute uit en legde de dienstregeling vast.

Klantgericht

Het departement Goederenvervoer van de NMBS legt zich in West-Vlaanderen steeds meer toe op buitengewoon vervoer. De aanwezigheid van de haven van Zeebrugge speelt daarin een grote rol. Van en naar de haven is er een grote trafiek van landbouwmachines, trams, treinen, betonconstructies en legermateriaal. "Door ons toe te spitsen op het buitengewone vervoer kunnen we meer klantgericht werken," zegt commercieel vertegenwoordiger Guido De Raedt.

Strategische samenwerking

Begin dit jaar ging een intensieve samenwerking van start tussen het NMBS-filiaal Edmond Depaire NV en de Militzer & Münch International Holding, beide actief in de expeditie en de gespecialiseerde logistieke dienstverlening. Voor Edmond Depaire NV opent de overeenkomst op lange termijn mogelijkheden om via een gespecialiseerde partner een sterke activiteit te ontplooiën op nieuwe groeimarkten.

Militzer & Münch droeg alle operationele en commerciële activiteiten in België over aan Edmond Depaire. De groep treedt dan weer op als exclusieve agent van Edmond Depaire in de Balkan, Oost-Europa, Centraal-Azië, het Midden-Oosten en het Verre Oosten. In een persmededeling stelde de algemene directie van Edmond Depaire: "Vanuit een stevige marktpositie en een klare strategische toekomstvisie menen beide onderne-

mingen dat de consolidatie en de commerciële uitbouw van deze specifieke goederenstromen de groeistrategie van beide organisaties permanent zullen ondersteunen."

Edmond Depaire NV realiseerde in 1995 een omzet van ruim 2,2 miljard frank, met 230 werknemers. Militzer & Münch telt meer dan 2000 werknemers in 110 vestigingen, verspreid over 34 landen.

Ook het Departement Personenvervoer tot uw dienst in uw regio

U bent geïnteresseerd in

- * **Zakenreizen** (Londen met de Eurostar - Parijs met de Thalys...)
- * **Naar een vakbeurs met de trein** tegen voordelig groepstarief? (zowel binnen- als internationaal verkeer)
- * **Bulkbiljetten?** (Een grote hoeveelheid gelijkvormige treinbiljetten die u ineens aankoopt en gebruikt als relatiegeschenk of in het kader van een promotie-actie of voor de deelnemers aan een door u georga-

niseerde jaarvergadering of open-deur-weekend, enz...)

- * **Een tentoonstellingsrijtuig**, al dan niet aangevuld met restauratie- of bar/dancing-rijtuigen voor een **produktvoorstelling** aan uw klanten?
- * **Het huren van een volledige trein (modern materieel of retro-stijl)** voor een personeelsuitstap, een feest of een snoeppreisje voor uw beste klanten?

Ook bij de realisatie van uw originele ideeën helpen wij u graag.

Zone Brussel
Putterij 25
1000 Brussel
tel. 02/224 64 01
fax 02/224 66 06

Zone Brugge
Stationsplein 2
8000 Brugge
tel. 050/38 39 97
fax 050/38 18 80

Zone Kortrijk
Stationsplein 7
8500 Kortrijk
tel. 056/22 00 49
fax 056/22 96 89

Zone Bergen
Square Fr. Roosevelt 14
7000 Mons
tel. 065/32 23 60
fax 065/32 23 04

Zone Luik
Rue Denis Lecocq 2
4031 Liège-Angleur
tel. 041/67090 90
fax 041/67 46 95

Zone Aalst
Stationsplein 9
9300 Aalst
tel. 053/70 62 40
fax 053/70 62 41

Zone Gent
Kon. Maria
Hendrikaplein 2
9000 Gent
tel. 09/241 23 60
fax 09/241 23 67

Zone Leuven
Martelarenplein 16
3000 Leuven
tel. 016/21 23 68
fax 016/21 23 71

Zone Charleroi
Square des Martyrs
du 18 août
6000 Charleroi
tel. 071/60 23 88
fax 071/60 23 67

Zone Namen
Boulevard du Nord 63
5000 Namur
tel. 081/25 23 60
fax 081/25 23 65

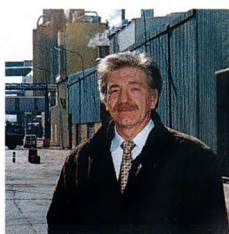
Zone Antwerpen
De Keyserlei 58-60 bus 19
2018 Antwerpen
tel. 03/233 01 20
fax 03/231 06 58

Zone Hasselt
Stationsplein 2-4
3500 Hasselt
tel. 011/22 23 21
fax 011/22 29 50

Zone Aarlen
Avenue de la Gare 32
6700 Arlon
tel. 063/22 41 15
fax 063/23 28 65

Zone Doornik
Place Crombez
7500 Tournai
tel. 069/88 63 24
fax 069/88 63 25

Zone Ottignies
Avenue des
Combattants
1340 Ottignies
tel. 010/43 23 11
fax 010/43 23 13



Maurice Monaville, Verantwoordelijke Verzending en Tractie bij Burgo Ardennes, Harnoncourt

“B-Cargo biedt ons vervoer op maat met een ruime dienstverlening... Zo zijn alle voorwaarden vervuld om onze relaties verder uit te bouwen.”

Bij de afwikkeling van het transport ligt de nadruk steeds meer op een totaal-service. Zo verstrekt B-Cargo, naast het eigenlijke spoorvervoer, een ruime gepersonaliseerde dienstverlening: bij de inrichting van een aangepaste infrastructuur, de keuze van de wagens, de organisatie en de opvolging in real time van de transporten.



Doorwegende argumenten voor Burgo Ardennes om vol vertrouwen B-Cargo als partner te kiezen. B-Cargo staat zowel in voor de bevoorrading van het gestreken kwaliteitspapier dat de fabriek produceert als voor de verzending van de chloorvrij gebleekte

papierpasta. De meest diverse grondstoffen worden per spoor vervoerd: lange en korte vezels, calciumcarbonaat, kaolien, hout, zware fuel... Zo vertrouwt Burgo Ardennes maandelijks gemiddeld 20.000 ton goederen toe aan B-Cargo.

Dienstverlening op maat vormt voor de Directie van Burgo Ardennes uiteraard een belangrijk argument om met B-Cargo te werken.

Bijkomende voordelen zijn de flexibiliteit, de diversiteit, de hoge capaciteit en de stiptheid. Tenslotte speelt de milieuvriendelijkheid van deze vervoerswijze voor het bedrijf een al even beslissende rol. Plus het feit dat de contacten met B-Cargo steeds via één enkele gesprekspartner verlopen.

B-Cargo kan ook uw partner worden. Een partner die voor uw transport een totaal dienstenpakket aanbiedt.

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)1/46.07.56.70