

B-CARGO^{news}

Driemaandelijks
4/96

BELGIE-BELGIQUE
P.B.
BRUSSEL X
1/2284



B-Cargo wil een veelzijdige dienstverlening



Het spoor is efficiënt, veilig en milieuvriendelijk

-Express



Privé-wagens dragen bij tot ontwikkeling spoorwegvervoer



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. 04/223 63 13
Fax 04/221 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



Inhoud

-
- 3 Antoine Martens en Marcel Verslype:
"De NMBS is waar het ver-
voer zich ontwikkelt."
-
- 6 Terugblik op het werk van 18 maanden.
B-Cargo wil een veelzijdige
dienstverlening.
-
- 12 Shell kiest de trein voor vervoer olieproducten.
Het spoor is efficiënt, veilig
en milieuvriendelijk.
-
- 14 De Belgische UIP-voorzitter Jacques Weerts aan
het woord.
"Privé-wagens dragen
bij tot ontwikkeling spoor-
wegvervoer".



Interview met

Antoine Martens

en Marcel Verslype

"De NMBS is waar het vervoer zich ontwikkelt"

De belangrijkste vaststelling van het jongste anderhalf jaar is dat de trein zich als vrachtvervoerder waarmaakt met producten van topkwaliteit. B-Cargo News sprak met Antoine Martens en Marcel Verslype, respectievelijk Bestuurder-Adjunct-Directeur-Generaal en Bestuurder-Directeur, over het strategische spoor dat de NMBS volgt op het laatste traject naar de 21ste eeuw.

In 1995 daalde de totale, door de NMBS vervoerde tonnage goederen licht. Dat is het gevolg van twee factoren: een vrij lange staking bij de Franse spoorwegen en de onomkeerbare tendens van inkrimping en technologische vernieuwing in de zware industrie (waardoor onder meer minder steenkool en ertsen moeten vervoerd worden).

De NMBS speelt echter gepast in op de nieuwe transportbehoeften. Dat haar strategie loont, bewijst de substantiële vooruitgang in het gespreid vervoer op lange afstand, vooral dank zij het succes van de EurailCargo-treinen. De door de

EurailCargo-treinen vervoerde tonnage steeg met gemiddeld 7 %, met uitschieters op de relaties met Oostenrijk, Scandinavië en Zwitserland. "De voornaamste vaststelling is dat de trein met producten van topkwaliteit zich wel degelijk waarmaakt in het goederenvervoer", commentarieert Antoine Martens. "Dat is de belangrijkste ervaring van de voorbije jaren. De diverse inspanningen die de NMBS leverde op het vlak van kwaliteit worden geapprecieerd door de klanten. Voor ons is dit een signaal om verder te gaan op de ingeslagen weg en onze kwaliteitsaanpak nog te verdiepen." Naast de ontwikkeling van systemen zoals EurailCargo en de systematische kwaliteitsbenadering, kunnen ook de realisatie van multifunctionele spoorplatforms (MSP's), doelgerichte en weloverwogen investeringen in infrastructuur en een sterke verbetering van de directe communicatie met de klant aangestipt worden als de strategische beleidslijnen voor de NMBS als verjongde en bijzonder efficiënte goederenvervoerder.



Kwaliteitscharters

- Betekent de verschuiving van transport voor de zware industrie naar meer verspreid en intermodaal vervoer dat de NMBS stilaan afscheid neemt van haar traditionele partners ?

Marcel Verslype: Zeker niet. Het klopt dat de daling van het vervoerde volume ertsen en kolen onvermijdelijk en trouwens perfect voorspelbaar is. Maar we blijven ook in deze sector inspanningen leveren. Getuigen daarvan de kwaliteitscharters die we vorig jaar afsloten met Sidmar en Cockerill Sambre. De resultaten van deze benadering zijn zonder meer hoopgevend. Vorig jaar mochten we bij Sidmar, bijvoorbeeld, een sterke groei noteren. Het

staat als een paal boven water dat we op basis van kwaliteitsafspraken in de toekomst voor de zware industrie meer afgewerkte producten zullen vervoeren.

De ontwikkeling van de bestaande en van nieuwe kwaliteitsproducten in het verspreid vervoer is complementair aan deze benadering. De EurailCargo-treinen vor-



Antoine Martens:
"Kwaliteit is continu verbeteren, probleem na probleem aanpakken en oplossen."

men hiervoor een uitstekende basis.

Ook in het gecombineerd vervoer gaan we naar een systematischere, totale benadering en nieuwe types treinen. De eerste positieve resultaten hiervan werden in de eerste helft van dit jaar al duidelijk.

Op alle terreinen geldt voor de NMBS de dubbele prioriteit van zeer hoge betrouwbaarheid en uitstekende kwaliteit.

- Voor het vrachtvervoer per trein, dat economische maatstaven moet hanteren, is niet alleen behoud en stijging van volumes via een steeds verbeterende dienstverlening een must. De zaak moet voor de NMBS ook vanuit bedrijfseconomisch perspectief rendabel zijn. Hoe staat het daarmee ?

Antoine Martens: Het rendement van het verspreid vervoer op lange afstand is zeer bevredigend. De Eurail-

cargo's hebben een gemiddelde bezettingsgraad van 65 % of hoger, ook waar we de capaciteit uitbreidden. Lange afstand en kwaliteit zijn de twee bepalende factoren van het succes.

Ik wil echter ook nog even wijzen op het feit dat we met de gesloten treinen buiten de zware industrie goed scoren. Het autovervoer, bijvoorbeeld houdt stand, terwijl het transport van granen en voeders sterk toeneemt. Deze en andere voorbeelden tonen aan dat het concept van de gesloten trein voor ons belangrijk blijft in sommige economische sectoren en dat het de moeite loont daar de vinger aan de pols van de markt te houden.

Permanente informatie

- Kunt u de filosofie en de werkwijze van de kwaliteitscharters die u in de staalindustrie sloot ook introduceren in andere marktsegmenten ?

Antoine Martens: Die vraag is inderdaad gesteld door verscheidene andere bedrijven. Wij proberen hierop in te spelen, maar we ondertekenen geen charters pro forma. Wij engageren ons enkel wanneer wij zeker zijn dat we de overeenkomst kunnen honoreren. Concreet betekent dit: wan-

neer we het transport volledig zelf onder controle hebben en niet afhankelijk zijn van onzekerheden bij andere spoorwegnetten.

Bovendien moeten wij ook exact weten welke vragen en voorwaarden de klant in kwestie kan stellen. Het moet voor beide partijen duidelijk zijn welke prestaties en welke schommelingen in de prestaties kun-

nen verwacht worden.

Kwaliteit steunt steeds op een akkoord tussen alle betrokken partijen.

Inzake kwaliteit houden collega Verslype en ikzelf ons strikt aan de regel: we ondertekenen alleen concrete afspraken, in een perspectief van constante, stapsgewijze vooruitgang en verbetering. Met een kwaliteitscharter zijn natuurlijk niet alle problemen onmiddellijk van de baan. Cruciaal is echter dat ze duidelijk worden onderkend en dat er systematisch oplossingen worden gevonden. Kwaliteit is continu verbeteren, probleem na probleem oplossen.

- In de praktijk staat of valt kwaliteit met de betrouwbaarheid en de snelheid van de informatie tussen de verschillende partners. Welke toegevoegde waarde biedt Carine op dit vlak ?

Marcel Verslype: Carine is een vrij recente cel van de NMBS-departementen Transport en Goederenvervoer. Zij is een gemeenschappelijk initiatief om de treinen op te volgen en betere informatie te verstrekken aan de klant. De cel werkt 7 dagen op 7 en volgt constant alle treinen van het internationaal en het intermodaal vervoer. De filo-

sophie is de volgende: alle transporten waarvoor just-in-timelevering belangrijk is en deel uitmaakt van de kwaliteit, worden door Carine opge-

volgd en bewaakt. Zij luistert naar alle vragen van de klanten - ook buiten de werkuren - en geeft antwoorden. Indien nodig onderneemt ze ook actie.

Antoine Martens en Marcel Verslype:

"Het investeringsplan voorziet in voldoende middelen om in te spelen op reële behoeften."

Naar 2005

- *Naast communicatie en organisatie is de vernieuwing en aanpassing van de spoorinfrastructuur een absolute noodzaak om de klanten nog beter te dienen. Bent u tevreden met de specifieke maatregelen voor het goederenvervoer in het Investeringsplan 2005?*

Antoine Martens: Alles wat wij nodig hebben is erin voorzien en zal ook uitgevoerd worden. De investeringen gebeuren niet zomaar, ze worden slechts gedaan in functie van reële behoeften.

De belangrijkste projecten zijn de volgende. Na de volledige modernisering van de C-bundel voor aankomende treinen in het vormingsstation Antwerpen-Noord, die nu achter de rug is, pakken we de bundels voor vertrekkende treinen aan. Deze modernisering van Antwerpen-Noord, de installatie van een nieuw remsysteem en een nieuw triersysteem inclusief, is begroot op 3,3 miljard frank voor de periode 1996-2005.

Verder is in de middelen voorzien dat de NMBS overal kan investeren waar trafiek gegenereerd wordt. Waar er echt nieuwe behoeften ontstaan zullen wij erbij zijn. Dit betekent bijvoorbeeld dat we over de mogelijkheden beschikken om de uitbreiding van Zeebrugge te volgen, om in te spelen op de eventuele nood aan een terminal in Gent enz. In de investeringspolitiek voor het verspreid verkeer staan de havens onmiskenbaar centraal: daar ontstaat het meeste verkeer.

Wat de uitbouw van het spoorwegnet betreft, mogen we stellen dat er op dit ogenblik voldoende capaciteit bestaat. Dit neemt niet weg dat we constant lijnen moderniseren en klaar staan voor uitbreidingen, bijvoorbeeld

van de toegang tot de havens. Zo gaat de modernisering van de lijn Athus-Meuse voort, inbegrepen de elektrificatie onder 25 kV. De werken zijn nodig om de lijn om te vormen tot een performante goederenas en om de goederentrafiek via lijn 162 (Namen-Luxemburg) te beperken.

Lijn 147 tussen Fleurus en Auvelais zal terug in dienst gesteld worden om de goederentrafiek tussen Ottignies en Namen te beperken. Dit initiatief kadert ook in de omvormingswerken in Namen.

Veel van de investeringen in de goederenassen hebben niet zozeer betrekking op de verhoging van de capaciteit, maar wel op de verbetering van de kwaliteit.

Het investeringsplan biedt in ieder geval de middelen om elke flessenhals die zou kunnen ontstaan weg te werken.

- *Zitten er ook nieuwe spooransluitingen en (her)openingen van lijnen in?*

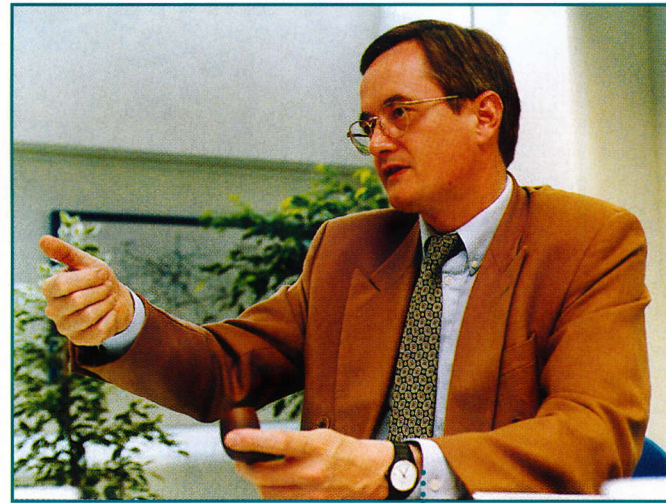
Antoine Martens: Voorstellen in die zin worden grondig onderzocht. Wij beslissen steeds op basis van een inschatting van de potentiële vervoerstream en van de bereidheid tot wederzijdse contractuele engagementen, in samenspraak met de betrokken onderneming of industrie.

Multifunctioneel

- *Hoe belangrijk zijn de Multifunctionele Spoorplatforms (MSP's) als alternatief voor individuele spooransluitingen?*

Marcel Verslype: Het concept MSP - een totale dienstverlening in centrale punten op grond van een partnerschap tussen de NMBS en andere gespecialiseerde bedrijven - is een sleutelement in de reor-

ganisatie van het goederenvervoer. Na ruim een half jaar ervaring met het MSP in Boom mogen we gerust stellen dat dit concept een zeer valabel alternatief biedt voor klanten die niet constant grote volumes vervoeren. Het MSP Boom groeit van maand tot maand en onze aanpak inspireert zelfs andere netten. Op korte termijn, dit jaar nog,



Marcel Verslype: "Het MSP-concept wordt een niet te onderschatten factor in het goederenvervoer van de nabije toekomst."

zullen er nog enkele MSP's ingericht worden. Tegen eind volgend jaar moeten er een zevental operationeel zijn. Het pluspunt voor de klant is dat hij voor de volledige logistieke en vervoerprestaties nog slechts één aanspreekpunt zal hebben, wat de efficiëntie verhoogt. Als we mogen afgaan op de belangstelling, zowel vanwege buitenlandse spoorbedrijven als vanwege potentiële partners en klanten, lijkt het MSP-concept een niet te onderschatten factor te worden in het goederenvervoer van de nabije toekomst.

Terugblik op het werk van 18 maanden

Een sterk en gediversifieerd transportaanbod, gericht op kwaliteit en veelzijdige dienstverlening. Dat is wat B-Cargo op de markt aanbiedt om ladingen te vervoeren over afstanden waarop het spoor concurrentieel is.

Dagelijks schaaft de NMBS-groep dit aanbod nog bij en oriënteert ze haar inspanningen in drie richtingen:

- aanpassing van de capaciteit aan de behoeften;
- voortdurende verbetering van de kwaliteit;
- uitbreiding van het gamma nuttige diensten voor de cliënteel.

Blik samen met ons terug op de bijkomende mogelijkheden die sinds begin 1995 werden gecreëerd en oordeel zelf.





Bediening van de havens:

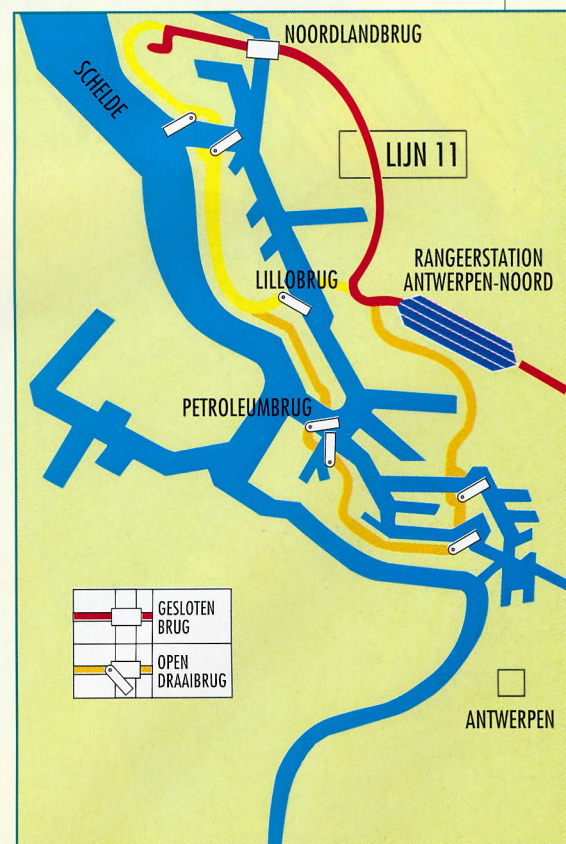
een vlotte service

In juni 1995 opende de NMBS lijn 11, tussen de vorming van Antwerpen-Noord en het meest zuidelijke punt van de haven. Een van haar grote chemieklanten vermijdt zo files die de programmering van het vervoer over de weg danig in de war kunnen sturen.

De verlenging van deze lijn tot Bergen-op-Zoom zou een alternatief kunnen zijn voor lijn 12, waar het verkeer tussen Antwerpen en Rotterdam over gaat. Volgens dezelfde gedachtingang - de verkeerscapaciteit verhogen om een betere kwaliteit in termen van snelheid en betrouwbaarheid te bekomen - moet een tweede spoortoegang worden ingeplant. Deze uitbreiding kadert in het investeringsplan 1996-2005. Op verzoek van de regionale overheid, zal dit project sneller ten uitvoer worden gebracht dan

aanvankelijk was voorzien. Zowel in Antwerpen als in en rond de andere havens, wil de NMBS het transport zo vlot mogelijk laten verlopen om efficiënt te kunnen beantwoorden aan de behoeften van zowel haar potentiële als haar reële klanten.

Met de betrokken partners en de Europese Unie zijn bovendien onderhandelingen aan de gang over de ontwikkeling van het goederenvervoer op de IJzeren Rijn.

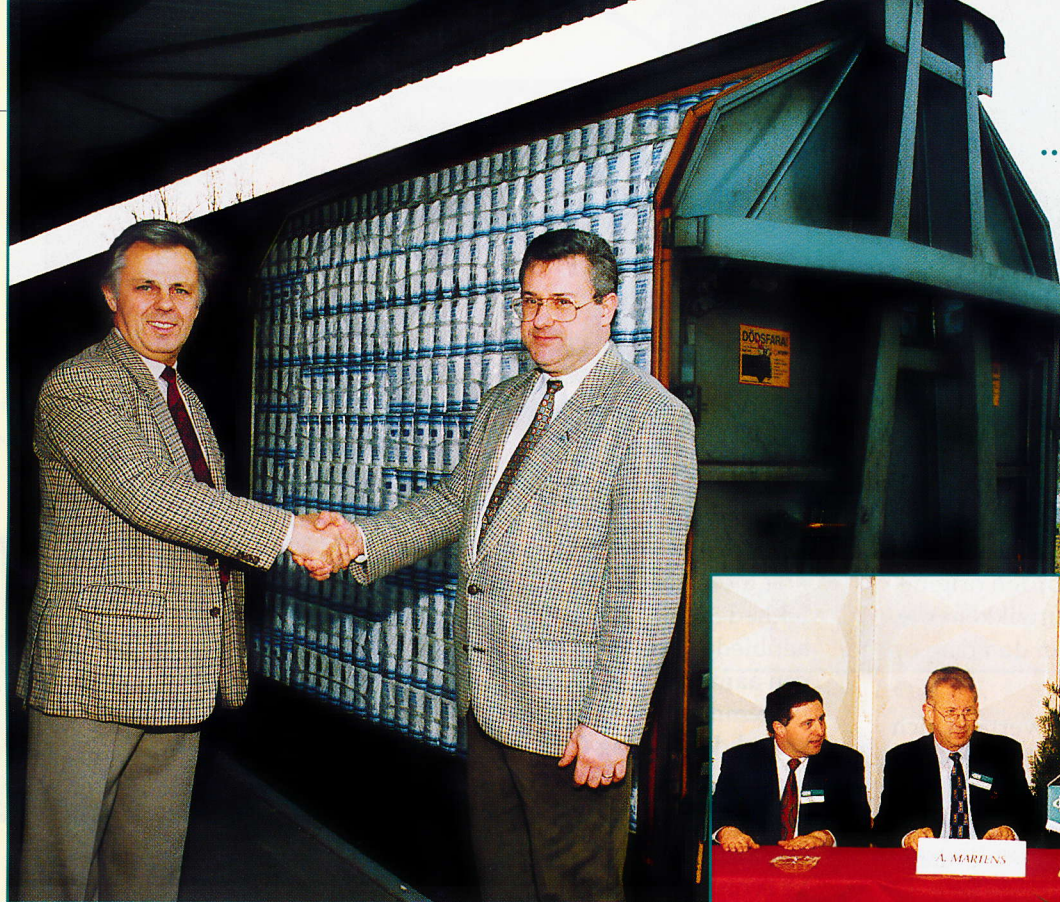




Intermodalisme: opnieuw versterkt

Minder dan twee jaar na de opening, heeft de intermodale terminal van Muizen, die wordt geëxploiteerd door het NMBS-filiaal Ferry-Boats, al enkele verbeteringen ondergaan zodat hij nog beter presteert. De terminal grenst aan het station Muizen - hij vult het station voor dit zeer gespecialiseerde vervoer aan - en is het Belgische ankerpunt van het intermodale verkeer naar Groot-Brittannië via de Kanaaltunnel (en zijn verlengstuk in de richting van Duitsland). Hij is ook de Belgische hub in de organisatie van het drukke verkeer op de noord-zuidas.

In Antwerpen opende Interferry een tweede centrum voor de behandeling van containers en spoor/wegvoertuigen. Gelegen achter het Delwaiedok en naast de Antwerpse reuzen Hessenatie en Noordnatie, verhoogt deze terminal (Cirkeldyck) de werkcapaciteit van Interferry gevoelig. Ook het aanbod van pendeltreinen tussen Antwerpen en Rotterdam heeft dankzij de nieuwe terminal een streepje voor op de concurrentie. Ten slotte brengt hij het spoor en het containertransport over zee dicht bij elkaar. De eerste resultaten, opgetekend tijdens de inloophase, zijn zelfs al voor de officiële opening veelbelovend. Zij tonen de weg naar een intensievere samenwerking tussen de havengemeenschap en de spoorwegen op Europees niveau.



.....
Michel Defosse (Dematex) en Raymond Deprez (B-Carge): een glimlach als bevestiging van een goede samenwerking.

.....
Managers van de NMBS en de firma Devos: het partnerschap van het MSP Boom.



"Conventioneel" vervoer:

een ruimer perspectief

Op het gebied van het conventionele verkeer werd eind 1995 een belangrijke stap gezet met de opening van het eerste multifunctionele spoorplatform in Boom. We spreken nu niet meer van een station of goederenkoer, maar van MSP.

Het concept steunt op volgende eenvoudige parameters:

- een inplanting gekozen naargelang het plaatselijke potentieel;
- een uitrusting die is aangepast aan de behoeften (met name op het gebied van onderhoud en opslag) van de plaatselijke ondernemingen;
- het partnerschap (ondersteund door een kwaliteitscharter), waarbij een transportprofessional de operaties van de terminal en de diensten voor zijn rekening neemt die

de verzender ontslaan van alle andere activiteiten dan de productie en de commercialisering van de goederen.

Andere projecten worden ontwikkeld in Kortrijk, Gent, Schaarbeek, Bressoux en Manage.

De investeringen beperken zich echter niet tot de inplantingen van de spoorwegonderneming. In Floreffe blies de firma Dematex een private aansluiting nieuw leven in en knapte ze op een terrein van 4 ha een oude opslagplaats van 12.000 m² op. De P-wagens van Cargowagon Italia vervoeren de Dematex-producten volgens een stricte programmering. Een toonvoorbeeld van een goede samenwerking met de NMBS.

Gespecialiseerde treinen:

een troef voor de toekomst

In het streven naar een optimale rentabiliteit worden originele oplossingen ontwikkeld die zijn aangepast aan de vraag op de markt.

Voor EurailCargo vertaalt zich dat in gespecialiseerde treinen. Het label impliceert de naleving van stricte normen op het gebied van commerciële snelheid en gewaarborgde leveringstermijn. De mogelijkheid om voor welbepaalde treinen te reserveren, is een extra troef voor de klanten. De nauwkeurige opvolging is de finishing touch van het conventioneel verspreid treinverkeer.

De jongste EurailCargo, de CARAD, verzorgt een dagelijkse verbinding tussen België en de streek van Nürnberg. Dankzij zijn antenne naar Tsjechië (zonder het label) kun-

nen de Belgische spoorwegen nog meer goede vervoermogelijkheden in oostelijke richting aanbieden. De Carad doet ook een aantal andere Duitse bestemmingen aan volgens het stelsel dag A/dag C.

Hij is de jongste telg van een familie die België op slechts één nacht brengt van belangrijke economische gebieden:

- in Frankrijk: het Rhônegebied
- in Scandinavië;
- in Oostenrijk;
- in Zwitserland;
- in Zuid-Duitsland.

De pendeltreinen (shuttles) behoren tot dit genre. De twee treinen van Interferry tussen Antwerpen en Rotterdam hebben elk hun eigen vertrekpunten en bestemmingen, zodat zij aan heel wat behoeften voldoen. Het pendelaanbod van



haven tot haven omvat tweemaal een dertigtal wagens per dag en in alle richtingen voor de twee Delta Express verbindingen en een dertigtal wagens per dag en in alle richtingen voor de Haven Express. De drie treinen zijn zodanig geprogrammeerd dat ze een maximale betrouwbaarheid bieden, wat hen voor de cliënteel van reders en voor eenieder die tussenkomt in de behandeling van de goederen bijzonder aantrekkelijk maakt.





Nadruk op kwaliteit

Lente '95 organiseerde de NMBS in Gent een colloquium rond kwaliteit. Hiermee wilde ze niet inpijken op een trend, maar een stand van zaken geven over de voorwaarden waarin de transportondernemer en zijn klant samen een hoge kwaliteitsgraad kunnen bereiken in datgene wat men als de ultieme schakel van de productieketen kan beschouwen.

"Kwaliteit is in de eerste plaats een geestesgesteldheid", schreven we helemaal in het begin van dit jaar. Dat is precies wat de NMBS haar personeel wil duidelijk maken, van de hoge verantwoordelijken tot de mannen en vrouwen op het terrein. Samenwerken met bedrijven die het ISO 9002 certificaat hebben behaald, brengt een aantal bijzondere vereisten met zich mee waar de spoorwegen overigens geen enkel probleem mee hebben. In dezelfde geest werken ze samen met andere bedrijven en proberen aan alle wensen van elke klant afzonderlijk te vol-

doen. Zo wordt kwaliteit een commercieel argument. Voor projecten van multifunctionele platforms moeten met privé-partners wederzijdse verbintenissen op het gebied van kwaliteit worden ondertekend. Dat is één van de vaste voorwaarden voor succes: om marktaandeel te verwerven moeten prestaties worden geleverd.

De laatste (in datum) met wie de NMBS een kwaliteitscharter heeft ondertekend, is Cockerill Sambre, de grootste klant van de Belgische spoorwegen. Bij de ondertekening ondertreepden Philippe Delaunois en Etienne Schouppe, de respectievelijke gedele-

geerd-bestuurders, dat de kwaliteit van het vervoer niet alleen belangrijk is voor de transportondernemer maar ook bijdraagt tot de kwaliteit van het afgewerkte product. De NMBS heeft vrijwillig gekozen voor de weg van de kwaliteitscharters en is vast van plan haar verbintenissen na te komen met alle garanties voor succes. Zij aarzelt niet om hier toe al haar verwezenlijkingen telkens opnieuw door te lichten. De weg is geëffend en weldra zal deze manier van werken ook voor andere sectoren worden toegepast. Tot vandaag genoot de metaalindustrie de exclusiviteit.



Benzine op de trein

Shell

Shell Luxembourgeoise, marktleider in het Groothertogdom Luxemburg, vervoert de helft van haar brandstoffen per trein. De reden? Het spoor is efficiënt, veilig en milieuvriendelijk.

De petroleumindustrie is een sector in volle beweging. Bij de lichte petroleumproducten is de loodhoudende benzine bijna volledig verdrongen door loodvrije. Ook butaan en propaan worden almaar populairder. Het vervoer van die gassen stijgt sterk.

"Jaarlijks vervoeren wij 160.000 ton butaan en propaan, voornamelijk van Antwerpen naar Duitsland. Maar de grootste vernieuwing op productgebied zijn zwavelarme diesels. Die zouden nog dit jaar de markt veroveren", weet commercieel verantwoordelijke van het petroleumvervoer bij de NMBS Goederenvervoer, Hans Cieters.

In 1995 transporteerde de NMBS 1,718 miljoen ton lichte petroleumproducten (benzine, gasolie, diesel en kerosine). Het Groothertogdom Luxemburg (590.000 ton) en Zwitserland (865.000 ton) zijn de belangrijkste bestemmingen. "Wij hebben een marktaandeel van bijna 50 % in het vervoer van brandstoffen naar Luxemburg. De resterende helft wordt per vrachtwagen en per schip vervoerd", vertelt Hans Cieters.

De markt van de zware petroleumproducten, daarentegen, is aan het verdwijnen wegens de steeds strengere milieunormen die voornamelijk het zwavelgehalte viseren. Momenteel bedraagt het binnenlands vervoer van stookolie ongeveer

65.000 ton. Maar in de toekomst zal die tonnage nog dalen", verwacht Hans Cieters.

Pendeltrein

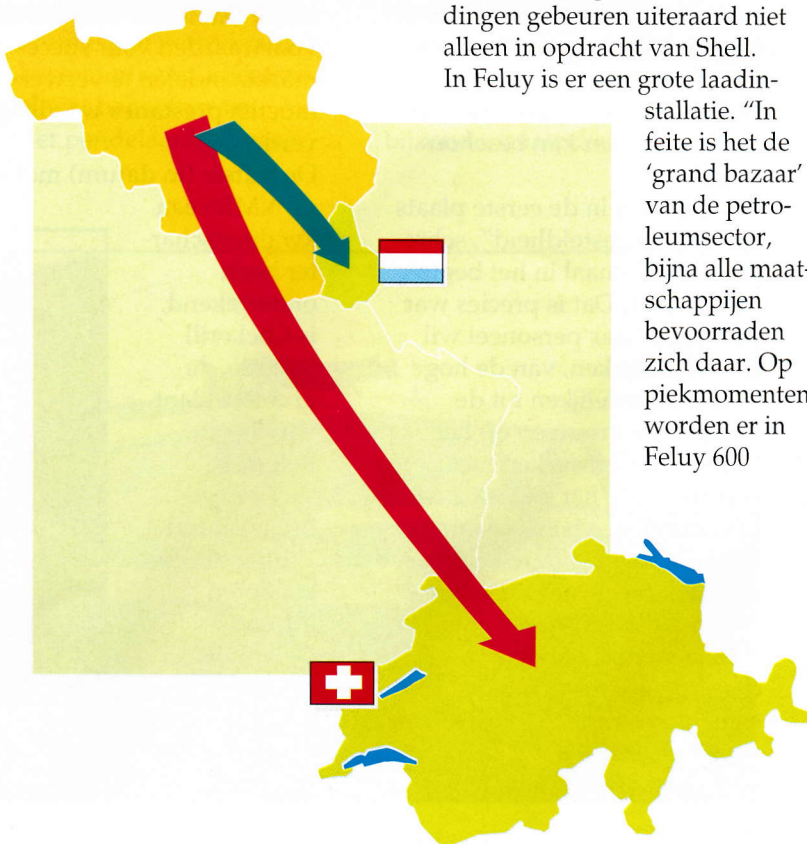
Shell Luxembourgeoise SA, in het Groothertogdom Luxemburg, is één van de petroleumbedrijven die de voordelen van de spoorweg waarderen. Het overslagdepot in Bertrange richt zich uitsluitend op de Luxemburgse markt. De hoofdactiviteit is de bevoorrading van de Shell-verkooppunten. Daarnaast staat het depot in voor de distributie van huisbrandstookolie. De activiteiten zijn sterk seizoengebonden. In de winterperiode wordt er vooral huisbrandstookolie aangevoerd en verdeeld. "De voorbije lange en koude winter heeft voor grote pieken gezorgd in het vervoer

van verwarmingsdiesel. Het volume was in het eerste semester van 1996 het dubbele ten aanzien van 1995", vertelt Shell-depotverantwoordelijke Jan Mestdagh. In de zomer is er dan weer grotere vraag naar benzine. Luxemburg is immers een transitland voor veel vakantiegangers en de benzinetarieven liggen er een stuk lager dan in de omliggende landen.

Meer dan de helft van de petroleumproducten (loodvrije en loodhoudende benzine, diesel voor voertuigen en voor verwarming) worden per trein aangevoerd in Bertrange. Om de twee dagen spoort er een bloktrein met 20 wagens en een trein met 7 wagens van Feluy naar Bertrange.

Overigens vertrekken er vanaf de winter van 1996 dagelijks 3 beladen brandstofftreinen per dag en komen er 2 lege aan. Deze zendingen gebeuren uiteraard niet alleen in opdracht van Shell.

In Feluy is er een grote laadinstallatie. "In feite is het de 'grand bazaar' van de petroleumsector, bijna alle maatschappijen bevoorraden zich daar. Op piekmomenten worden er in Feluy 600





Jan Mestdagh (Shell Luxembourgeoise):
"Wederzijdse bekommernis om veiligheid en milieu maken van de NMBS een geschikte partner."

vrachtwagens en 80 spoorwagens per dag geladen. De voorbije winter bedroeg de piekcapaciteit 17 miljoen liter per dag. De petroleum komt via pijpleidingen uit Antwerpen naar Feluy."

Vanuit Bertrange nomineert Shell Luxembourgeoise wanneer welk product in welke hoeveelheid er moet geladen worden. Meestal komen de treinen op het depot aan om zes uur 's morgens. De wagens worden onmiddellijk gelost zodat 's avonds alle wagens leeg naar Feluy kunnen terugreizen. Daar worden ze de volgende morgen opnieuw geladen en vertrekken ze in de namiddag opnieuw naar Bertrange.

Jan Mestdagh: "Deze rotatie maakt de trein aantrekkelijk. Met de trein kunnen zeer grote volumes in één keer vervoerd worden. Ook op veiligheid en milieuvriendelijkheid scoort de trein zeer goed. Eén trein met 20 ketelwagens vervoert 1150 ton. Vrachtwagens worden enkel ingezet voor de directe bevoorrading van sommige benzinestations en om pieken, zoals de voorbije winter, op te vangen."

Streng op veiligheid en milieu

Shell draagt veiligheid en milieu hoog in haar vaandel. Zodra de wagens op de terreinen van Bertrange binnenkomen worden ze aan de installaties gekoppeld

en met pompen leeggezogen. "Indien om één of andere reden het ontluchtingssysteem van de wagens niet zou werken, dan kunnen wij de wagens vacuüm zuigen omdat de capaciteit van de pompen zeer groot is. Er is echter een dubbel beveiligingssysteem om implosie te voorkomen. Wij mogen er prat op gaan dat we een onderdrukbeveiliging van de wagens hebben tijdens de overslag", vertelt Jan Mestdagh.

Als het product uit de wagon en voorbij de pomp is, wordt het via een vast leidingsysteem naar de tanks geloodst. Ook tijdens deze overbrenging zijn er extra veiligheidsmaatregelen van kracht. Hoewel van elke wagon bekend is welk product hij bevat, worden er bijkomende controles uitgevoerd. Juist voor het lossen wordt de temperatuur en de densiteit van het product gemeten om zeker te zijn dat het het juiste is.

Op het vlak van milieu legt de Luxemburgse regering de petroleummaatschappijen hoge normen op. Haar milieuwetgeving is strenger dan de Europese. Voor de gasrecuperatie bij de overslag van benzine past het Groothertogdom dezelfde normen toe als Zwitserland: 150 milligram per kubieke meter, terwijl de Europese norm slechts 35 gram bedraagt. Het is duidelijk dat de uitstoot van dampen, momenteel 200.000 ton per jaar, drastisch moet worden verminderd. De overslag van benzine dient daarom in een gesloten circuit te gebeuren zodat de vrijgekomen dampen gerecupereerd worden. "Volgens de luxemburgse overheid moeten depots die benzine overslaan hun installaties aanpassen aan de norm van 150 mgr/m³.

Daarenboven moet er ook geïnvesteerd worden in putten onder de losinstallaties om bodemverontreiniging door lekkende wagens te vermijden. Elke put moet het volume van één wagon plus 10 % van het aantal overige wagens van de trein kunnen opvangen.

Voorkomen is beter dan genezen

"Het spoor is een veilig alternatief voor het vervoer van petroleumproducten", beklemtoont Sylvie Deroo van de Algemene Diensten NMBS-Coördinatie van het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor. "Preventie speelt een belangrijke rol, dit als bijkomend element t.o.v. de intrinsieke veiligheid van de spoorweginfrastructuur. De veiligheid van het spoorvervoer in het algemeen is een reden voor de petroleummaatschappijen om hun transport toe te vertrouwen aan de spoorwegen."

Sylvie Deroo zet de preventieve veiligheidsmaatregelen op een rijtje: "Elke trein wordt geschouwd voor vertrek. Ongeacht of hij geladen is met gevaarlijke goederen, worden de rem- en rolorganen, net als het frame en de ophanging van elke wagon gecontroleerd. Op wagens met gevaarlijke goederen worden bijkomende controles uitgevoerd. Allereerst wordt nagegaan of het gevaarlijke goed mag vervoerd worden volgens de voorschriften van het RID. Ten tweede wordt de gevaarsaanduiding op de wagon nagekeken. Ten derde krijgen alle tankwagens en laadketels een grondige visuele keuring. Bij het minste gebrek wordt de afzender gecontacteerd om tot een regularisatie over te gaan. In geval van gevaar worden onmiddellijk de interventiediensten opgeroepen. Alle gegevens van de gevaarlijke goederen worden in het GEM-systeem (Goederen Elektronisch Management) ingevoerd. Dit systeem laat toe het vervoer in real time te volgen op het Belgische grondgebied. Op die manier zijn de gegevens van elk gevaarlijk goed dat in de trein aanwezig is op elk moment beschikbaar, voor het geval dat er iets zou mislopen." Betere garanties worden nergens geboden.

P-wagens dragen bij tot ontwikkeling spoorwegvervoer

Privé-wagens

Privé-wagens nemen bijna 40 % van de per spoor vervoerde goederen voor hun rekening. Hun bijdrage tot de ontwikkeling van het spoorwegtransport is dus zeker niet te verwaarlozen. Wij spraken met de Belgische voorzitter van de Internationale Vereniging van Eigenaars van Privé-Wagens (UIP).

Van de 600.000 goederenwagens die in Europa rondrijden, bestaat bijna een derde uit privé-wagens (de P-wagens). Deze 190.000 wagens worden doorgaans gekocht, onderhouden en geëxploiteerd door privé-bedrijven en vertegenwoordigen een totale investering van meer dan 12 miljard Ecu. In het internationale vervoer spelen ze een niet te verwaarlozen rol, aangezien ze meer dan 40 % van de per spoor vervoerde goederen voor hun rekening nemen. P-wagens kunnen terugkijken op een lange traditie. Eind vorige eeuw al maakten ze opgang, dankzij een nauwe samenwerking tussen de bevrachters en de spoorwegen. In België zijn verschillende grote internationale groepen actief. De Groep CAIB (Brambles) beheert het grootste deel van de privé-wagens die in ons land zijn ingeschreven. VTG (Duitsland) en Ermewa (Zwitserland), met in hun kielzog KVG (Oostenrijk), zijn de andere operators die het meest actief zijn op onze markt. De eigenaars van P-wagens zijn verenigd in nationale verenigingen die op Europees niveau zijn

opgenomen in de Internationale Unie van Eigenaars van Privé-Wagens (de UIP). B-Cargo News sprak met Jacques Weerts, de Belgische voorzitter van deze vereniging. Hij is in de sector al zo'n twintig jaar actief.

- Waarom is het zo belangrijk dat de UIP een Belgische voorzitter heeft?

Jacques Weerts: Vanwege de centrale ligging van Brussel in Europa, uiteraard. Bovendien was het in België dat de P-wagen eind vorige eeuw opgang maakte, onder impuls van de Internationale Belgische Maatschappij der Spoorwegen, waarvan de CAIB Groep vandaag de erfgenaam is. Ook nu het spoorweglandschap zo'n grondige veranderingen ondergaat, is het duidelijk dat België een rol te vervullen heeft. Geografisch gezien ligt ons land immers op de kruising van twee grote Europese netwerken, nl. Duitsland en Frankrijk.

- Wie zijn de eigenaars van de P-wagens?

Jacques Weerts: De eigenaars en operators van het P-wagenpark zijn vandaag de dag de dienstverlenende bedrijven, die een aantal prestaties bieden gericht op het spoorwegverkeer. Deze bedrijven zijn dus niet alleen financiële operators, maar nemen ook de industriële risico's van hun investeringen voor hun rekening. Bovendien wordt hun dienstverlening steeds vollediger, terwijl ze ook voortdurend nieuw materieel ontwikkelen om aan de evolutie van de behoeften van de industrie te beantwoorden. Historisch gezien stellen de privé-operators vooral hooggespe-



Een jaar geleden organiseerde de UIP in Knokke een congres waaraan verschillende NMBS-verantwoordelijken deelnamen. U ziet Marcel Verslype (bestuurder-directeur van de NMBS) en Jacques Weerts.

cialiseerde wagens ter beschikking van de industrie, voor bijvoorbeeld het vervoer van chemische stoffen en voedingswaren. Voor meer dan 95% van de gevaarlijke stoffen die per spoor worden vervoerd, worden overigens privé-tankwagens gebruikt. De privé-wagens dragen bovendien ook bij tot de ontwikkeling van het spoorwegvervoer. Dat is vooral in België het geval. Cita bijvoorbeeld werd in 1974 opgericht voor het vervoer van graan in bulk. Voordien bestond dit verkeer niet in ons land. Hetzelfde geldt voor suiker in bulk, dat Cita vooral vervoert in samenwerking met SHGT (Frankrijk). En ook in de chemische sector stimuleert het dynamisme van een bedrijf als VTG het spoorwegtransport. De privé-wagen fungeert dus als springplank om nieuwe markten te vinden en de bestaande markten uit te breiden, in samenwerking met spoorwegbedrijven zoals de NMBS.

- Waar situeren de privé-wagens zich ten opzichte van de huidige beweging



van de deregulering van het spoorwegverkeer?

Jacques Weerts: De herstructurering die we momenteel onder de impuls van de Europese Unie doorvoeren, mag niet nadelig zijn voor de vruchtbare samenwerking tussen de industrie en de spoorwegen. Het privé-initiatief moet

dus behouden worden. Dat gezegd zijnde, staan wij nergens zonder de hulp van de spoorwegbedrijven. Daarom wil de UIP de samenwerking met deze bedrijven versterken. Bepaalde punten zouden wij overigens verbeterd willen zien. Wij menen dat de spoorwegen een voldoende hoge gemiddelde snelheid moeten garanderen en de elektronische informatie-uitwisseling op grote schaal moeten organiseren. In sommige landen is dat al het geval, ook in België, dankzij de systemen die door de NMBS werden ontwikkeld. Maar op Europees niveau laat de informatie-uitwisseling nog heel wat te wensen over.

- Hoe moeten de taken volgens u worden verdeeld tussen de spoorwegbedrijven en de operators van de privé-wagens?

Jacques Weerts: Sinds enkele decennia worden de taken zeer evenwichtig verdeeld, wat bijzonder ten goede komt aan de industrie. Het is nu afwachten hoe de verdeling evolueert in het licht van de Europese context en de liberalisering van de markt. De concurrentievoorwaarden tussen de netwerk-wagens en de privé-wagens moeten loyaal en billijk blijven. De principes en tarieven van het transport moeten voor alle actoren op dezelfde bases worden bepaald.

Zolang de spoorwegbedrijven geen uniform beleid vinden tegenover hun partners, hebben de eigenaars van privé-wagens het moeilijk om hun investeringen op lange termijn goed te beheren. En wagens vormen een investering op zeer lange termijn, aangezien zij 20 tot 30 jaar lang gebruikt worden. Een minimum aan zekerheid is dus toch wel vereist.

- Is deregulering een efficiënte oplossing om het spoorwegvervoer toe te laten zich te ontwikkelen tegenover de andere vervoermiddelen?

Jacques Weerts: Deze maatregelen zijn lang niet voldoende. In feite moeten alle landen dringend een reëel transportbeleid goedkeuren,



De UIP, die de belangen verdedigt van de eigenaars, de bevrachters en de gebruikers van

de P-wagens, groepeerde veertien nationale verenigingen uit twaalf Europese landen. Deze nationale verenigingen zijn de gesprekspartners van de spoorwegen en de nationale regeringen. De UIP verdedigt dezelfde belangen bij de internationale instanties. Zo onderhandelt ze met de Europese Commissie, met de Internationale Unie van de Spoorwegen (UIC) en met andere supranationale organismen. De UIP organiseert de samenwerking tussen die verenigingen over de grenzen heen, informeert haar leden over de ontwikkelingen op spoorwagvlak, coördineert het onderzoek en stimuleert allerhande vernieuwingen.

dat het voordeligste transportmiddel, het spoor, niet meer benaudeelt. De spoorwegen staan borg voor een stricte naleving van alle reglementeringen betreffende het transport van gevaarlijke goederen. Iets wat van geen enkel ander transportmiddel kan worden gezegd ... Bovendien is het spoor milieuvriendelijker dan de andere transportmiddelen en beperkt het de overbelasting van het wegennet. Toch, ondanks andere voorwaarden, blijft het wegverkeer in Europa favoriet. In tegenstelling tot de wagen, draagt de vrachtwagen slechts een deel van de infrastructuur- en andere aanverwante kosten. Alle politieke overheden, zowel op gewestelijk, op nationaal als op Europees niveau, moeten gaan beseffen dat zij het onevenwicht in de concurrentie niet ongemoeid mogen laten, dit in het belang van een gezonder milieu en lichtere overheidsfinancieringen.

In dit opzicht sluit de UIP zich volledig aan bij de aanbevelingen van het recente Groenboek van de Internationale Unie van de Spoorwegen, die het evenwicht in de concurrentie tussen de weg en het spoor willen herstellen.



De snelste weg naar Groot-Brittannië loopt via B-Cargo.

Goederen voor Groot-Brittannië? Dan hebt u redenen genoeg om een beroep te doen op B-Cargo. Via de Chunnel staat de trein borg voor snelle, stipte en betrouwbare verbindingen. Geen oponthoud, geen files onderweg, geen overtochtproblemen omwille van het weer. Bovendien is de trein prijsvriendelijk en scoort hij hoog op het vlak van het milieu.

B-Cargo heeft reeds duidelijk zijn sporen verdiend bij het intermodaal en autovervoer via de Chunnel. Ook voor uw goederen met bestemming Groot-Brittannië biedt B-Cargo de optimale oplossing.

Meer informatie en een antwoord op uw specifieke transportvereisten krijgt u op één van de onderstaande nummers.



TRANSPORT OP MAAT, SERVICE OP MAAT

B-Cargo in uw regio: Brussel - 02/525.26.24 • Antwerpen - 03/272.07.22 • Gent - 09/241.23.61 • Brugge - 050/38.81.64
• Charleroi - 071/60.23.60 • Liège - 04/223.63.13

B-Cargo Hoofdzetel: Brussel - 02/525.46.62

B-Cargo in het buitenland: Köln - (49) 221/13.47.61 • Basel - (41) 61/27.27.285 • Paris - (33) 1/46.07.56.70