

# B-CARGO news

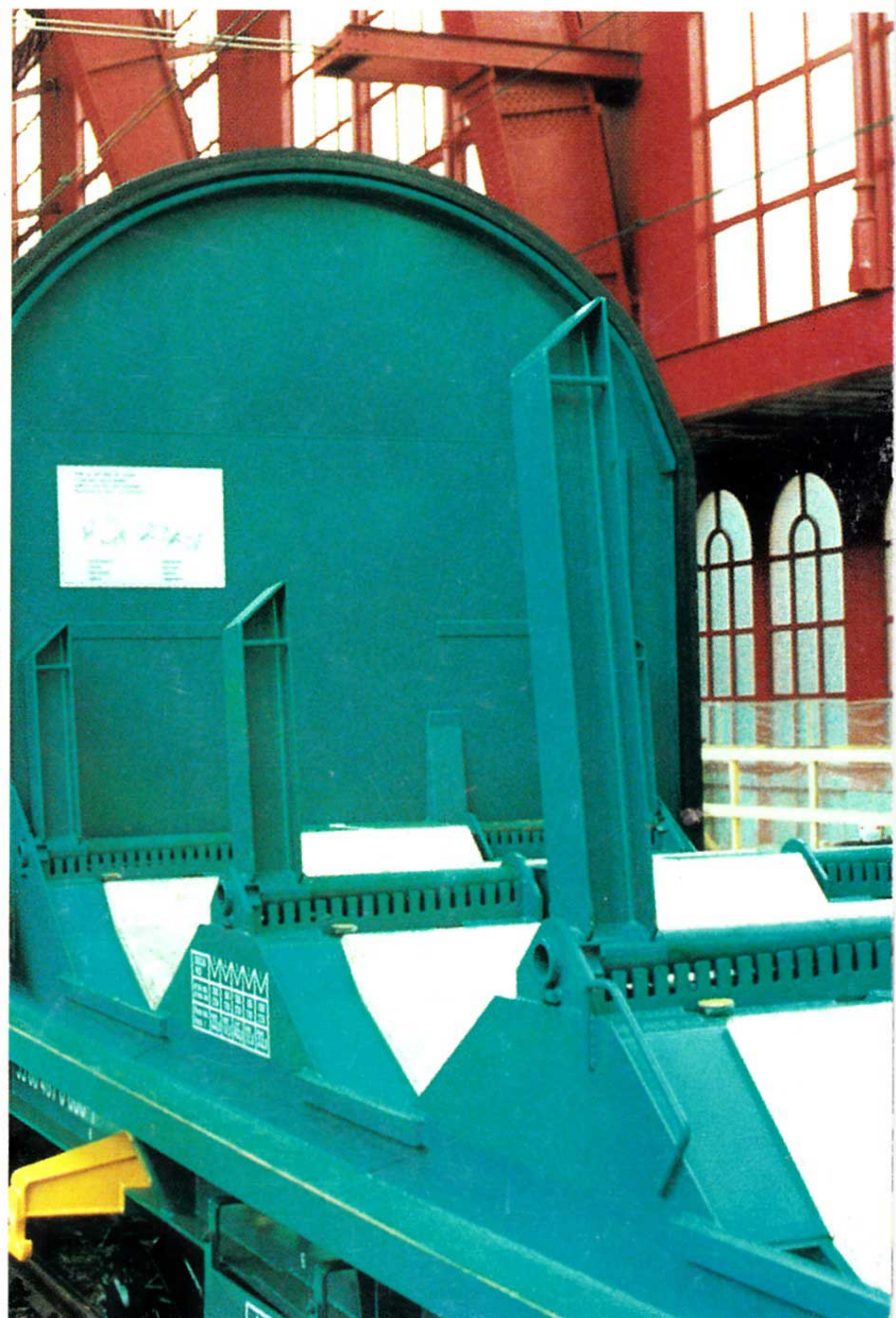
Driemaandelijks  
4/97



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

## B-CARGO

dichter bij de zee





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

**Verantwoordelijke uitgever:**

Chr. Van Rijckeghem  
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  
url:<http://www.NMBS.be>

**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 De NMBS is een partner in het maritieme containervervoer

Op 13 juni 1997 werd de Noordzeeterminal in de Antwerpse haven ingehuldigd. Samen met partner Noord Natie, vergroot de NMBS haar werkterrein in de belangrijkste spoorhaven van Europa.

## 8 Het oosten: verlokkelijke perspectieven dankzij sterke troeven

Na het opengaan van het IJzeren Gordijn, kende het goederentransport tussen West- en Oost-Europa een spectaculaire groei. B-Cargo beschikt over een aantal sterke troeven om deze nieuwe markt aan te boren.

## DOSSIER

## 11 Twaalf sterke maanden voor het spoorvervoer

Nieuwe diensten, nieuwe terminals, nieuwe treinen en nieuwe wagens tijdens het afgelopen jaar. B-Cargo en de NMBS hebben hun diensten fel uitgebreid. Een terugblik in beelden.

## 16 Het spoor speelt in op flexibiliteit

De multi-functionele spoorwegplatformen bieden kwaliteit aan. Hierdoor kunnen de spoorwegen een 'just-in-time' transport garanderen bij het vervoer van kleinere volumes.

## 20 Nieuwe versie van Eurecadisc op de markt

Het programma Eurecadisc zit vol met onmisbare informatie over het spoorvervoer in het algemeen en over de treinen EurailCargo in het bijzonder.

## 21 FAFER: om de kwaliteit te perfectioneren

De metaalverwerkende onderneming overweegt sterk het programma te gebruiken.

## 22 Westerlund: een onmisbaar programma

Eurecadisc helpt Westerlund een antwoord te geven op de vragen van hun cliënten.

## 23 Transport '97 in München

B-Cargo ontbrak ook dit jaar niet op de belangrijkste transportbeurs van Europa. Op de stand lichtte de Duitse vertegenwoordiging van B-Cargo de bezoekers onder andere in over Edicargo. Dat pakket werd op groot enthousiasme onthaald.





Noordzeeterminal Antwerpen

# NMBS: rechtstreekse partner in maritieme containertrafiek

Op vrijdag 13 juni 1997 opende Z.K.H. Prins Filip feestelijk de Noordzeeterminal in Antwerpen. Dankzij deze tweede, vóór de sluizen aan de Scheldeoever gelegen containerterminal, breidt de NMBS haar actieterrein in de nu reeds belangrijkste spoorhaven van Europa gevoelig uit. Als partner van Noord Natie plant de spoorwegmaatschappij zich in op de kades zelf, zodat ze rechtstreeks betrokken wordt bij de behandeling van maritieme containers. De exploitatiemaatschappij van de Noordzeeterminal (1/3 NMBS - 2/3 Noord Natie) mikt op een jaarlijks volume van 600.000 eenheden. Daarvan beoogt de NMBS er 100.000 te behandelen.



## NMBS: rechtstreekse partner in maritieme containertrafiek



**V**rijdag 13 juni 1997 wordt in de annalen van de Antwerpse haven zeker geboekstaafd als een geluksdag. Onder begeleiding van de muziekkapel van de marine en onder het toezien van honderden genodigden, opent Z.K.H. Prins Filip officieel de gloednieuwe Noordzeeterminal. Op de achtergrond spuiten twee blusboten hun feestelijke fonteynen over de Schelde. Uit het ruim van de in 1994 gebouwde en onder Panamese vlag varende N.Y.K. Altair, rijst een blauwe container met het opschrift: 'Noordzeeterminal. Noord Natie/NMBS. 13 juni 1997.' Toevallig is het gigantische containerschip (300 m lang, 37 m breed, netto capaciteit 53.000 ton en bijna 4 750 TEU) langs de 1,2 km lange kaaimuur het grootste dat ooit de Antwerpse haven aandeed.

### **Antwerpse container-successtory**

Dergelijke containerterminal drong zich al een tijdje op in Antwerpen. Baron Delwaide, voorzitter van de Raad van Bestuur van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en Schepen van de haven: "Sinds 1994 is Antwerpen elk jaar de snelste groeier van de grote containerhavens. Op nauwelijks drie jaar tijd nam de overslag van gecontaineriseerd stukgoed toe met 45%, hetzij een jaarlijkse groei van meer dan 13%. In dezelfde korte tijdsperiode klom Antwerpen van de elfde naar de negende plaats op de wereldranglijst van containerhavens." Toch

heeft Antwerpen met 56% (1996) ook nu nog een relatief lage containerisatie-graad in vergelijking met andere belangrijke containerhavens in de regio (75 tot 85%), zoals Hamburg. "Hierdoor blijft in dit marktsegment een enorm groeipotentieel aanwezig. Volgens diverse studies is de containertrafiek de enige sector waar het volgende decennium nog een jaarlijkse autonome groei van 6 tot 7% kan worden verwacht. De economische noodwendigheid rechtvaardigde dus de aanleg van een tweede terminal langs de rivieroever en vóór de sluisen. Naast de uitbreiding van de fysieke capaciteit, vormt de marktgerichtheid van de nieuwe infrastructuur immers een sleutelement in de langetermijnplanning van de haven. Ook de samenwerking met de NMBS wordt geoptimaliseerd. Als overheid wensen we zoveel mogelijk andere transportmogelijkheden dan de weg te stimuleren," aldus Baron Delwaide.

### **Integrale Kwaliteitszorg**

De bouw van de Noordzeeterminal past in de politiek (aangevat einde jaren '80) om nieuwe containerinfrastructuur vóór de sluisen ter beschikking te stellen. Hiervan is de in 1990 geopende Europaterminal het eerste voorbeeld. Per aanloop betekent dit voor een schip een tijdswinst van vier uur. De aanleg van de Noordzeeterminal is het resultaat van een geslaagde samenwerking tussen overheid - die investeerde in de basisinfrastructuur - en privé-sector, die de suprainfrastructuur en exploitatie voor haar rekening neemt. In september 1993 werden de werken voor de aanleg van de Noordzeeterminal door het Vlaams Gewest aanbesteed.

Leo Meyvis van het kabinet van Minister Baldewijns, Vlaams Minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening: "Het opdrachtgevend bestuur vroeg aan de aannemers om vier verschillende oplossingen voor te stellen: een basisoplossing met afgezonken caissons, zoals eerder gebruikt voor de bouw van de Europaterminal, een combiwand, een slibwand met palen of een slibwand met damwand. Uiteindelijk werd geopteerd voor een slibwand met palen. Voor het eerst werd een werk voor de Vlaamse Overheid uitgevoerd met toepassing van het principe van 'Integrale Kwaliteitszorg.'"

### **Indrukwekkende bouwwerken**

De Antwerpse Kaaimuren Combinatie, een tijdelijke samenwerkingsvennootschap van de bouwmaatschappijen Franki, Herbosch-Kiere en Antwerpse Bouwwerken, kreeg de opdracht op 3 februari 1994. De werken gingen officieel van start op 20 mei 1994. Leo Meyvis: "In Antwerpen moet onder meer rekening gehouden worden met een gemiddeld getijdenverschil van 6 meter. In totaal werd 13.100 ton buispalen en 140.000 m<sup>3</sup> beton verwerkt. Het grondverzet, exclusief het vrijbaggeren voor de kaaimuur, bedroeg ongeveer 2 miljoen m<sup>3</sup>. Onder het 1,2 km lange terrein zitten niet minder dan 600 palen, van elk bijna 30 meter lang. Die palen verlenen de ondergrond de nodige draagkracht voor de kranen en verankeren tegelijkertijd de kaaimuur met kabels. De investering bedroeg in totaal zo'n 3 miljard BEF. Door het nieuwe concept kostte de realisatie ongeveer 1 miljard BEF minder dan gelijkaardige terminals. Het Vlaamse Gewest nam 60% ▸





'Prins Filip, hoog vertegenwoordiger van de Belgische economie, opende feestelijk de terminal met de hoogste maritieme portaalkraan'.





## NMBS: rechtstreekse partner in maritieme containertrafiek



van de kosten van de kaai-  
muur en 100% van de bagger-  
werken voor haar rekening.”  
In april 1996, vijf maanden  
vroeger dan voorzien, werd  
een eerste deel van de kaai-  
muur ter beschikking gesteld  
aan de uitbaters Noord Natie  
en NMBS.

### Participatie NMBS

Het concrete beheer en de  
commerciële invulling van de  
Noordzeeterminal berust bij  
Noord Natie (2/3) en de  
NMBS (1/3). Dit partnership  
betekent een nieuwe impuls  
voor het multimodaal vervoer  
en maakt een meer efficiënte  
integratie van het maritieme en  
het hinterlandverkeer moge-  
lijk. Etienne Schoupe,  
Gedelegeerd Bestuurder  
NMBS en Bestuurder van  
Noordzeeterminal: “De NMBS  
wil nauwer betrokken worden  
bij de overslag en de doorzen-  
ding van containers. Studies  
van het Havenbedrijf, uitge-  
voerd in samenwerking met de  
NMBS, tonen aan dat het  
marktpotentieel van het spoor  
zeer groot is voor de afstanden  
van 100 km tot 400 km. Tot nu  
toe stond het NMBS-filiaal  
Interferry in voor de contai-  
nertrafiek in de Antwerpse  
haven, via haar zogenaamde  
'droge' terminals voor gecombi-  
neerd vervoer zoals aan de  
Zomerweg. Het belang van de  
aanwezigheid dichterbij de  
maritieme overslag is reeds  
naar voor gekomen met de  
installatie van Cirkeldyck, ach-  
ter de grote terminal van het  
Delwaiedok. Berekend op de  
behandeling van 125.000 een-

heden per jaar, werden daar na  
het eerste exploitatiejaar al  
100.000 eenheden opgetekend.  
De Noordzeeterminal gaat nog  
een stap verder. Dit geïnte-  
greerd terminalcomplex  
bezorgt de NMBS een bijko-  
mende troefkaart om het  
gecombineerd spoorvervoer  
vanuit de haven verder te ont-  
wikkelen. Het aanbod van  
gespecialiseerde spoorfacilitei-  
ten op de terminal zelf, maakt  
het immers mogelijk om ter  
plaatse bloktreinen en shuttles  
te vormen zonder een stop via  
het vormingsstation  
Antwerpen-Noord. Trouwens,  
in oktober 1997 wordt een  
nieuwe shuttle Antwerpen-  
Straatsburg ingelegd. Door de  
aansluitingen op exploitatie-  
systemen zoals het Quality Net  
van Intercontainer-Interfrigo,  
past de nieuwe terminal ook in  
onze politiek om Freight  
Freeways met assen te organi-  
seren. Van het jaarlijkse volu-  
me van 600.000 eenheden  
waarop de Noordzeeterminal  
mikt, beoogt de NMBS er  
100.000 te behandelen.”

### Hypermoderne uitrusting

Qua uitrusting mag de  
Noordzeeterminal het neusje  
van de Antwerpse havenzalm  
genoemd worden. In de huidi-  
ge eerste fase beschikt de  
Noordzeeterminal over vier  
containerkranen (hijslast onder  
spreader: 50 ton) met een reik-  
wijdte naar waterzijde van 52  
meter. Goed voor het lossen  
van schepen tot achttien contai-  
ners breed. Ter vergelijking:  
de NYK Altair, zoals gezegd  
het grootste containerschip dat  
tot nog toe de Antwerpse  
haven aandeed, heeft een  
breedte van vijftien containers.  
Voorts zijn er momenteel 22  
straddle carriers (hijslast onder  
spreader: 40 ton), vier reach-  
stackers (hijslast onder spre-  
ader: 41 ton) en vier zware fork-

liften (twee van 18 ton/4 hoog  
en twee van 25 ton/6 hoog) in  
gebruik. Een elektriciteitsin-  
stallatie met een vermogen van  
2 megawatt laat toe om tot 500  
koelcontainers aan te sluiten.  
De vier sporen van de spoor-  
terminal worden bediend door  
een transtainer met een hijslast  
onder spreader van 40 ton.  
Deze kan tot 50 handelingen  
per uur uitvoeren, wat bete-





kent dat een volledige trein geladen kan worden in één uur. Momenteel telt de spoorterminal vier laad- en lossporen en een omloopspoor. Tegen eind november 1997 komen er nog acht rangeersporen bij. Containertreinen tot 700 m lengte en tot 2000 ton kunnen bediend worden. Het is de bedoeling om op termijn ook de verder gelegen lichter-

terminal met een shuttletrein te verbinden.

### **Volop bedrijvigheid**

Op de dag van de officiële opening heerste er reeds een grote bedrijvigheid op de nieuwe terminal. De Noordzeeterminal is immers al operationeel sinds 10 januari. Philip Van Gestel, Voorzitter van de Raad van Bestuur van Noord Natie en

van de Noordzeeterminal:

“Wanneer je de operationele resultaten van de voorbije vijf maanden bestudeert, kan je zeker over een succes spreken. De NYK Altair is het 101ste schip dat de terminal aandoet. De nieuwe, uiterst moderne containerkranen lossen alle verwachtingen in. Het samenspel van containerbruggen en straddle carriers zorgt voor zeer hoge rendementen tijdens de behandeling van de schepen. In deze aanloopfase noteren we reeds een gemiddelde kraanproductiviteit van 35 containers per uur per kraan en een kaaiproductiviteit van 100 containers per uur per schip. Naar alle verwachtingen wordt dit in de toekomst nog verbeterd. Ons cliënteel is echter niet alleen geïnteresseerd in een vlotte scheepsbehandeling. Ook de landzijde is zeer belangrijk. Daar voldoen we eveneens aan de meest veeleisende verwachtingen, niet in het minst door de geïntegreerde spoorterminal. Onder meer de liberalisering van de Europese spoorwegaanpak leidt tot een zeer grote interesse van verscheidene operatoren om bloktreinen vanop de Noordzeeterminal op te starten. Al deze elementen, samen met het vertrouwen dat wij reeds van verschillende rederijen mochten ontvangen, geven ons alle vertrouwen om de Noordzeeterminal in de nabije toekomst nog verder uit te bouwen.” □





# Rooskleurige perspectieven dankzij sterke troeven

**Met het wegvalLEN van het 'Ijzeren Gordijn' kende het handelsverkeer tussen Oost- en West-Europa een ware 'boom'. Ook het spoorverkeer nam toe. Tussen 1993 en 1996 werd het totale spoortransportvolume ruim verdubbeld. B-Cargo beschikt dan ook over belangrijke troeven ter zake. De B-Cargo medewerkers van de deelmarkt 'Centraal- en Oost-Europa' hebben de handen vol om het enorme potentieel aan te boren. De prille Oost-Europese markteconomie is nog niet volledig stabiel en reageert hyperkinetisch, wat het opzetten van basistransporten er niet makkelijker op maakt. Deelmarktleider Gerrit Allard geeft een overzicht.**

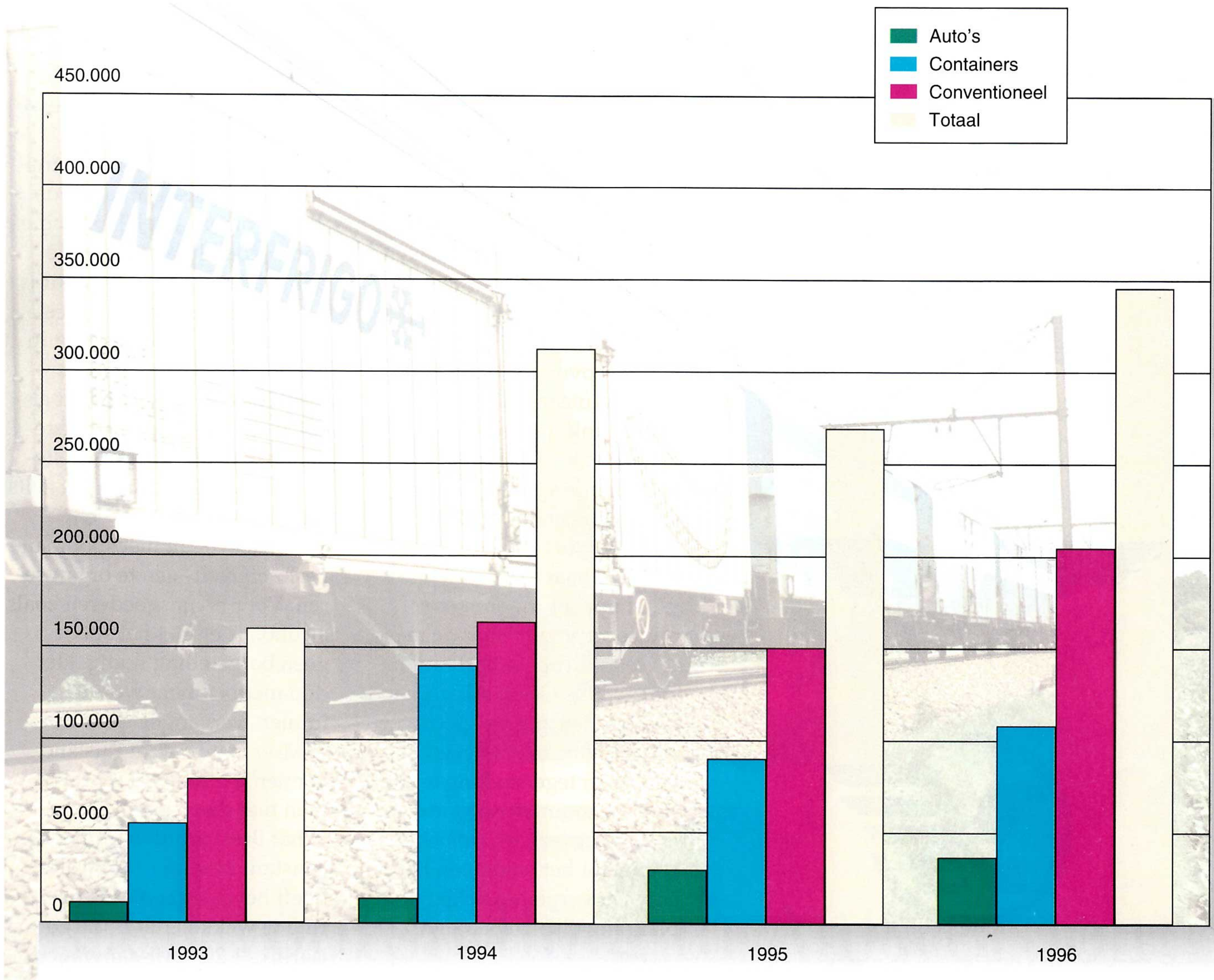
In 1996 verzorgde B-Cargo het transport van 350.000 ton goederen van en naar Oost-Europa. Een stijging van ruim 30% ten opzichte van het jaar voordien. En in 1993 bedroeg het volume zelfs amper 160.000 ton. Gerrit Allard: "Oost-Europa vertegenwoordigt een enorme potentiële markt. Het is dan ook niet verwonderlijk dat het spoortransport naar en van Oost-Europa gunstig blijft evolueren. Het aandeel van het spoor is misschien nog relatief bescheiden, maar de toekomst ziet er bijzonder rooskleurig uit. De cijfers van het eerste semester laten trouwens het beste verhopen voor 1997. In 1996 waren de sterkste stijgers Tsjechië (+60% in vergelijking met 1995), Polen (+50%), Hongarije (+30%) en in mindere mate het GOS(+19%). Het totale transportvolume per spoor bestaat voor 10% uit auto's, voor 30% uit gecombineerd vervoer (vooral containers) en voor 60% uit conventioneel vervoer."

## **Rusland: gevoelige markt**

De belangrijkste relatie is Rusland. Vorig jaar werd zo'n 110.000 ton per spoor naar Rusland vervoerd, 50/50 verdeeld over gecombineerd en conventioneel vervoer. Het overgrote deel (90%) gaat via Duitsland naar het grensstation

Malaszewicze (Polen)-Brest (Wit-Rusland). "Alle belangrijke expediteurs zijn er vertegenwoordigd. Omdat Rusland breedspoor hanteert, worden alle wagens er overgeladen. Momenteel zijn testen bezig met wisselbare assen. In mindere mate zijn er ook de routes via Slowakije en Oekraïne en de ferry tussen Mukran (Duitsland) en Klaipeda (Litouwen), waarbij de goederen in Mukran overgeladen worden in Russische breedspoorwagens." Het vervoer naar het GOS betreft voor 75% consumptiegoederen zoals melkpoeder, alcoholische dranken en sigaretten. "Typisch voor het GOS is het enorme onevenwicht in de goederenstroom. Het gaat bijna uitsluitend over vervoer van België naar Rusland, meestal komen de wagens leeg terug. De vervoerde goederen variëren ook enorm van jaar tot jaar. In 1994-1995 werden er enorme hoeveelheden wodka naar Rusland geëxporteerd. Omdat de Russische overheid de eigen productie wou beschermen, is die markt volledig ingestort. Vorig jaar vervoerden we 20.000 ton aardappelen, maar dat was eenmalig vanwege de slechte oogst ter plaatse. Wel werd vorig jaar een basistrafiek van plasticverpakking opgestart. Het gaat om zo'n vier à vijf wagens per week."





### Diverse goederen

De trafiek naar andere Oost-Europese landen is evenwichtiger. Het totale spoorverkeer tussen Polen en België bedroeg in 1996 67.000 ton (19% van de totale B-Cargo Oost-Europese diensten). Hiervan is het overgrote deel (53.000 ton) conventioneel vervoer. Van Polen naar België kwamen onder meer meubelen, staal en chemische producten. Van België naar Polen gaat onder meer 14.000 ton nieuwe auto's en auto-onderdelen en sinds vorig jaar een basistrafiek bananen, jaarlijks goed voor 20.000 ton. Van het totale treintransport tussen België, Tsjechië en Slowakije (78.000 ton in 1996), neemt

Tsjechië het leeuwenaandeel voor zijn rekening. Treinen vanuit België nemen vooral bananen, chemische producten en gassen mee. Vanuit Tsjechië worden onder meer meubelen, chemische producten en zo'n 7.000 Scoda auto's aangevoerd. De B-Cargo diensten van en naar Hongarije bedroegen in 1996 zo'n 78.000 ton. "Hiervan is 22.000 ton conventioneel, met ook hier weer bananen naar en meubels en graanproducten vanuit Hongarije. Opvallend is het relatief groot aandeel van het gecombineerd vervoer (41.000 ton). Een aanzienlijk deel hiervan gaat naar het aan Oostenrijk palende grensstation Sopron, om van

daaruit verder verdeeld te worden naar onder meer Roemenië. Jaarlijks komt ook 12.000 ton auto-onderdelen van Hongarije naar België met de trein."

### Concurrentiële tarieven

Met een dergelijke expansieve markt, is de concurrentie tussen de verschillende transportmodi hevig. Zo speelt bijvoorbeeld de zeevaart een belangrijke rol van en naar Polen. Voor Hongaarse bulkgoederen die niet volgens het JIT-principe moeten vervoerd worden, is dat de binnenscheepvaart via het Rijn-Main-Donau kanaal. Toch beschikt het spoorvervoer, en zeker B-Cargo, over



БДЖ  BDŽ



belangrijke troeven. "Als één van de enige spoorwegmaatschappijen beschikt B-Cargo over een aparte deelmarkt Oost-Europa. Dit maakt de noodzakelijke samenwerking met de Duitse en de Oost-Europese maatschappijen heel wat makkelijker. Niet alleen inzake opvolging van de wagens, maar ook voor wat de prijsvorming betreft. Zo sloot B-Cargo als eerste met de betreffende spoorwegmaatschappijen een overeenkomst tot verkoop. Hierdoor kan B-Cargo haar klanten binnen de 24 uur informeren over transportprijzen naar de meeste Oost-Europese bestemmingen," aldus Gerrit Allard. "Bovendien zijn de spoorwegprijzen concurrentieel en blijven ze, in tegenstelling tot de soms schommelende tarieven in het wegverkeer, ook telkens stabiel tot het einde van het jaar. Dit vergemakkelijkt de planning bij onze klanten."

#### 1.200 prijsaanvragen

Westerse ondernemingen denken wel nog eens onterecht dat het spoor minder geschikt is om hun vervoer van en naar Oost-Europa af te wikkelen. "Vervoer technisch en commercieel gezien behoort het 'Ijzeren Gordijn' definitief tot het verleden. Wagens worden even goed opgevolgd naar Warschau als naar Keulen. Zo neemt de Eurail-Cargotrein Scaldo ook wagens mee voor Hongarije, Slowakije en Roemenië, terwijl het vervoer naar Tsjechië (lokaal en transit) met de Carad bevorderd wordt. Sinds 1 juni 1997 is er bovendien een nieuwe kwaliteitstreinverbinding vanuit België naar Seddin (Berlijn)-Poznan-Malaszewicze-Brest. Op termijn moet deze verbin-

ding uitgroeien tot een nieuwe Eurail-Cargotrein," vertelt Gerrit Allard. "Ook rijden treinen naar Oost-Europa steeds vaker volgens het JIT-principe. Een goede illustratie van de transportkwaliteit per spoor is het uitstekend marktaandeel waarover B-Cargo beschikt in het vervoer van een uiterst kwaliteitsgevoelig product als bananen. Dankzij onze uitstekende contacten met de collega's in Oost-Europa, is het zelfs mogelijk om het voor- en natransport van niet spooraan- gesloten bedrijven te organiseren. Voor accijnsgoederen zoals alcohol, is er met het spoor geen borgstelling nodig. Het douanedocument wordt immers vervangen door de CIM-vrachtbrief. In Rusland kennen we zelfs geen problemen met diefstal. Alle treinen vanaf Brest worden immers constant bewaakt. Al bij al hoeft het dus geen verwondering te wekken dat B-Cargo jaarlijks 1.200 prijsaanvragen voor Oost-Europese bestemmingen krijgt."

*Het volledige B-Cargo team van de deelmarkt Oost-Europa: Gerrit Allard (deelmarktleider), Willy Leys (marketing), Mark Deboodt (verkoop Polen, Hongarije, Roemenië), Jean-Louis Etienne (verkoop GOS, Tsjechië, Slowakije), Stéphane Velghe (Kroatië, Slovenië, Servië, Macedonië), Paul Goossens (opvolging vervoerskwaliteit), Mark Mertens (administratie). Tel. bureau: 02/525.46.61 Fax bureau: 02/525.46.34* □





**N**a acht maanden voorbereidende werken in het hartje van het woud van LaGaume is de nieuwe spoor aansluiting conventioneel vervoer van de fabriek Valvert operationeel. De inhuldiging vond plaats op 1 juli 1997 tijdens een plechtigheid waaraan talrijke personaliteiten deelnamen waaronder onder meer Robert Collignon, Minister-President van het Waalse Gewest, Michel Daerden, federaal Minister van Verkeerswezen en Guy Charlier, senator en burgemeester van Etalle. De aansluiting maakt het mogelijk om vanuit de fabriek Valvert gepalletiseerde ladingen mineraalwater met bestemming Frankrijk in Rils-wagens per spoor te verzenden.

Tot dusver werden reeds 30 contracten afgesloten. Afhankelijk van de bestemming vertrekken de wagens naar het sorteerstation Woippy of Lille vanwaar zij over het hele land worden verdeeld. Voor alle bestemmingen wordt een dag A - dag C verbinding nagestreefd. Tijdens het aanvangsjaar zullen op die wijze  $\pm$  20.000 ton via het spoor worden verzonden. Nadien zal dit volume geleidelijk oplopen. Streefdoel voor 1999 is 80.000 ton richting Frankrijk. De investering bedroeg grosso modo 100 miljoen frank, waarvan het Waalse Gewest en de NMBS respectievelijk 80% en 20% voor hun rekening namen.

Etalle: de fabriek **VALVERT**  
is aangesloten op het spoor





DOSSIER

# Interferry opent **FARMAN**, de eerste intermodale terminal in Gent

**I**nterferry, het gespecialiseerde NMBS-filiaal dat instaat voor gecombineerd goederenvervoer, nam op 26 november 1996 officieel zijn eerste intermodale vervoerterminal in de Gentse haven in gebruik. Farman, de naam voor de nieuwe terminal, beslaat in de Gentse haven momenteel 2,9 ha en er is een spoorlijn van 240 meter. De terminal kan hiermee zowat 10.000 containers per jaar verwerken. Op termijn is een uitbreiding van de jaarcapaciteit gepland tot 50.000 containers. Daarvoor komen er vier spoorlijnen van 600 meter elk. De Farman-terminal zorgt uitsluitend voor de overslag

van spoor- en wegverkeer en biedt de polyvalente havenbedrijvigheid daarom een efficiënt en aantrekkelijk middel om de distributie over land in de regio Gent beter uit te bouwen. Tevens is de terminal een stimulans voor de maritieme steaunijverheid om verzendingen naar Italië via gecombineerd vervoer flexibeler te laten verlopen. De Farman-terminal mikt ook op grensoverschrijdend intermodaal verkeer, vooral naar en van de Zeeuws-Vlaamse industrie.





'Namens de NV Railtrans ondertekenden de Algemeen Directeur Patrick Wallays en voorzitter Piet Van den Bossche. Namens de NMBS was dit de Bestuurder-Directeur B-Cargo Marcel Verslype en de Bestuurder-Adjunct-Directeur-Generaal Transport Antoine Martens'.

**S**inds 29 oktober 1996 is het kwaliteitscharter tussen spoorwegoperator Railtrans en B-Cargo een feit. De overeenkomst garandeert voor elk transportproject de best mogelijke kwaliteit en de nodige flexibiliteit in piekperiodes. Als eerste resultaat van dit engagement werd de nieuwe staaltrein 'Mercator' op de rails gezet, die de Antwerpse haven rechtstreeks met het Duitse Ruhrgebied verbindt. Bij de realisatie van het kwaliteitsbeheer werkt B-Cargo nauw samen met bestaande of in ontwikkeling zijnde kwaliteitsprogramma's van haar belangrijkste klanten. De kwaliteitsinspanningen van B-Cargo pasten om die reden perfect

in het ISO 9000-project van Railtrans en creëren zo een win-winsituatie voor beide ondernemingen. Met de nieuwe spoorverbinding naar het Ruhrgebied zet B-Cargo bovendien een belangrijke stap in het vergroten van haar marktaandeel in het transport van ijzer en staal vanuit Antwerpen. Ontwikkeling van nieuwe producten die inspelen op (veranderende) marktbehoeften en steeds strengere eisen, vormen immers het beste antwoord om de goederentrafiëk efficiënt aan te pakken.

## Railtrans en B-Cargo sluiten **KWALITEITSCHARTER**





DOSSIER

# NMBS participeert in NOORDZEETERMINAL Antwerpen

Op 13 juni 1997 werd de gloednieuwe containerterminal van Antwerpen feestelijk ingehuldigd. De N.Y.K. Altair, met een breedte van 15 containers het grootste schip dat ooit in Antwerpen aanmeerde, was reeds het 101ste schip sinds de ingebruikname op 10 januari. De NMBS vestigt zich op de kades zelf en participeert zo rechtstreeks in de maritieme overslag van de containers. De NMBS heeft een aandeel van één derde in de exploitatiemaatschappij die ze samen met partner Noord Natie oprichtte. Met de Noordzeeterminal heeft de Antwerpse haven qua uitrusting (4 containerkranen, 22 straddle carriers, 4 reachstackers en 4 zware forkliften) het neusje

van de zalm in huis. Die hypermoderne uitrusting zorgt, in combinatie met het intermodaal vervoersconcept, voor een hoog rendement. De terminal zelf is bijna 1,2 km lang en biedt Antwerpen, nu reeds de belangrijkste spoorhaven van Europa, een belangrijk instrument om marktaandeel te veroveren in de internationale containertrafiek. Op nauwelijks drie jaar tijd (1994-96) nam de overslag van gecontaineriseerd stukgoed in de Antwerpse haven toe met 45%. Toch blijft het aandeel van de containertrafiek in Antwerpen relatief laag in vergelijking met andere containerhavens. De haven heeft bijgevolg nog een enorm groeipotentieel.



# Het spoor trekt de kaart van de flexibiliteit

Om de klanten die niet over een spooransluiting beschikken beter te kunnen bedienen, lanceerde B-Cargo het concept van de multifunctionele spoorplatformen (MSP's). Deze laten toe verspreide trafieken te concentreren. Door de kwaliteit van de aangeboden complementaire diensten kan het spoor zelfs just-in-time vervoer verzekeren met een onvergelykbare soepelheid. Walter De Rijck, van B-Cargo, geeft uitleg.

"Inzake geografische inplanting bestaat het eerste streefdoel van de NMBS erin om klanten rechtstreeks aan het net te koppelen via een spooransluiting. Dat is evenwel niet altijd mogelijk vanwege te lage volumes, die de investering onrendabel maken, of bijzondere technische problemen. Bovendien groeit de jongste jaren het economisch gewicht van nieuwe sectoren ten koste van de zware industrie, de traditionele partner van het







spoor. Om die nieuwe klanten te kunnen bereiken was een ander vervoersconcept vereist. Zij verzenden niet noodzakelijk grote volumes en hun goederen kunnen niet altijd per container worden vervoerd. Voor het conventionele spoorvervoer hebben wij dus een alternatief voor de spooraan-sluiting voorzien. Daarom installeren wij multifunctionele platformen waar goederen die over de weg worden aangevoerd en verdeeld aan boord van de treinen kunnen worden geladen."

#### **Een kwalitatieve en concurrerende dienstverlening.**

Deze platformen zijn uitgerust met alle vereiste faciliteiten: een verstevigde vloer, opslagruimte, hijstoestellen en vrachtwagens. "In feite ziet de klant geen trein meer, wanneer hij beslist om een platform te gebruiken", stipuleert Walter

De Rijck. "De vrachtwagens komen de goederen bij hem ophalen en vervoeren ze naar het platform waar ze worden overgeladen op spoorwagens. Van daaruit gaan ze naar hun eindbestemming." De kwaliteit van de voorziening is grotendeels afhankelijk van de complementaire logistieke diensten. "Meestal worden de goederen onmiddellijk verdeeld. Maar wij kunnen ook buffervoorraden beheren. Wij zijn bijgevolg in staat om de goederen te leveren op het moment waarop onze klanten het wensen. Op die manier kunnen wij de bedrijven just-in-time vervoer via het spoor aanbieden. Die flexibiliteit wordt bijzonder gewaardeerd." Om het succes van de formule te verzekeren is het dus uiterst belangrijk de beste privé-partner te vinden die een ruime ervaring heeft met wegvervoer, overslag en opslag. "Onze inbreng in de globale dienstverlening ▷



## Het spoor trekt de kaart van de flexibiliteit

situeert zich enerzijds in onze expertise op het vlak van spoorvervoer en spoor aansluiting en anderzijds via dochterondernemingen ook in warehousing en andere logistieke prestaties. Onze partner neemt de opslag op zich en regelt overslag en distributie. De samenwerking blijft zeer soepel." Dankzij het systeem van de platformen is het spoor zeer competitief ten opzichte van de andere vervoersmodi. "Door de goederen te concentreren om zo een kritisch volume te bereiken, slagen wij erin om de kosten beter onder controle te houden door bijvoorbeeld de sorteerverrichtingen te beperken. Ten slotte verhoogt de kwaliteit van de dienstverlening, want het is gemakkelijker om geconcentreerde trafieken te beheren dan verspreide trafieken."

### Voor elk type industrie

"De platformen werden tien jaar geleden ontwikkeld voor het vervoer van staalproducten, gelamineerde staaldraad of stalen balken", vervolgt Walter De Rijck. "Nu stimuleren wij productdiversificatie. Zo behandelt het platform in Boom bijvoorbeeld landbouwmachines, verpakte chemicaliën, plastic containers voor huishoudelijk afval, papierrollen, melk in flessen..." De multifunctionele spoorplatformen richten zich dus tot elk type industrie. Er worden niet alleen



staalproducten behandeld, maar ook gepalettiseerd stukgoed, elektrische huishoudtoestellen of zakgoed".

### Operationele platformen

Op dit moment zijn er twee platformen operationeel onder de officiële 'MSP'-benaming. Daarnaast functioneren er nog een aantal centra waar gelijkaardige activiteiten worden ontplooid, zonder dat dit evenwel onder die noemer gebeurt.

- Het platform in Boom ten zuiden van Antwerpen is uitgerust met 5.000 m<sup>2</sup> opslagruimte. Het werd officieel ingehuldigd in januari 1996. Het bedrijf De Vos, een ervaren operator, staat in voor de uitbating en commercialisatie. De Vos beschikt tevens over een mobiele installatie voor het overladen van bulkproducten (zoals granen bijvoorbeeld).

- Het nieuwe platform in Luik, verspreid over drie vestigingen, wordt officieel in gebruik genomen in oktober 1997. Het wordt uitgebaat door de Société Industrielle de Renory (Groupe Portier). In Renory

worden vooral staalproducten en containers behandeld. In Tilleur worden staalproducten behandeld. Er is ook een gekoelde loods voorzien. Bressoux ten slotte kan alle soorten goederen aan. De vestiging is nóg niet helemaal operationeel, maar er wordt binnenkort een opslagruimte gebouwd. Het potentieel is veelbelovend.

### Opties voor de toekomst

Vier andere platformen worden nu afgewerkt en zullen binnen zeer korte tijd operationeel zijn.

In Kortrijk en Schaarbeek zijn alle faciliteiten voorhanden om als MSP te fungeren.

- Kortrijk was eigenlijk het eerste platform. B-Cargo startte er zowat vijftien jaar geleden met trafieken van walsdraad.

Ondertussen werden de behandelde goederen gediversifieerd en raakte het platform uitgebreid tot drie vestigingen: Kortrijk-Weide (uitgebaat door Demotra), Heule (Hessenatie Logistics) en Lauwe (Castelein).





- In Schaarbeek is reeds een loods in gebruik vanwaaruit de verdeling van Siemens producten over de Benelux wordt georganiseerd. Het is het bedrijf Edmond Depaire, een NMBS-filiaal, dat het magazijn beheert. Depaire zorgde voor een uitbreiding van de loods die sinds 1 juli als multifunctioneel platform voor de Brusselse regio fungeert. Bovendien zitten er nog projecten in de pijp.

- In Feluy wordt het platform in gebruik genomen tijdens het eerste semester van 1998. Er werd een privé-partner gevonden: de wegvervoerder De Coster. Het magazijn is in opbouw.

- In Genk zijn terreinen en sporen voorhanden om een platform in te richten. Op termijn wordt een goed deel van het nationale territorium volledig bestreken via deze platformen. Hierdoor worden de afstanden die per vrachtwagen moeten worden afgelegd zo beperkt mogelijk gehouden.

Daarnaast is het platform in Herentals, geïnstalleerd op de

privé-terminal Transterminal, in volle expansie.

#### **B-Cargo als transport integrator**

Samen behandelen de operationele platformen nu zowat 250.000 ton goederen per jaar. "Wij zijn nog actief in een kleine markt," onderstreept Walter De Rijck. Op termijn ligt het objectief van twee miljoen ton binnen bereik. Er worden talrijke inspanningen geleverd om de commercialisatie van de platformen in het buitenland - vooral in Italië, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland - te verbeteren."

Op dit moment bestudeert B-Cargo nieuwe concepten waarbij gebruik zal worden gemaakt van de spoorplatformen. "Wij zullen concepten voor een volledige sector of voor één enkele klant kunnen ontwikkelen. Zo bestudeert men nu bijvoorbeeld de mogelijkheid om transporten van verschillende klanten uit eenzelfde bedrijfstak in één trein te bundelen. Het verzamelen of verdelen van de vrachten gaat

dan integraal of gedeeltelijk via een platform. Dergelijke concepten maken de uitbouw van een volledige logistieke keten noodzakelijk, waarbij de klant alle zorgen worden ontnomen. In dat geval worden wij echte transport integrators, wat we via partnerships zullen realiseren."

#### **Specifieke oplossingen voor bepaalde markten**

In Zeebrugge opende het FerryBoats-filiaal Euratral recent opslag- en overslaginstallaties voor goederen afkomstig van of bestemd voor Groot-Brittannië, onder de naam 'Cargo Switch'. Bovendien investeerde B-Cargo in platforms voor het vervoer van hout. Vanuit zes stations waar veel hout wordt behandeld (Bertrix, Gouvy, Marbehan, Marloie, Mariembourg en Aarlen) wordt het hout over heel Europa vervoerd. Een dergelijke soepele formule leent zich bijzonder voor een sector die onderhevig is aan belangrijke conjunctuurschommelingen. □





Eurecadisc

## Nieuwe versie is uit

**Eind augustus 1997 verscheen de inmiddels vierde editie van Eurecadisc. Dit softwarepakket staat vol nuttige informatie over het goederenspoorverkeer in het algemeen en de Eurail Cargotreinen in het bijzonder. Een enquête toont aan dat wie het informatiepakket installeerde, heel tevreden is over de gebruiksmogelijkheden.**

**S**inds 1993 verdeelt B-Cargo het onder Windows draaiende informatiepakket Eurecadisc, dat drie inhoudelijke delen bevat. Verantwoordelijke Gerrit Allard: "Het eerste onderdeel omvat allerlei praktische informatie over de internationale vrachtbrief, de facturatie, de technische gegevens van de verschillende soorten wagens, laad- en lostermijnen, bijzondere overeenkomsten en de contactpersonen bij

B-Cargo. Het tweede luik betreft de productvoorstelling van de zes EurailCargotreinen: Interdelta, Scaldo, Belalpia, Belvetic, Norlink en Carad. De gebruiker kan onder meer de reisweg en de transportwaarden consulteren. Ten slotte is er de dienstregeling. Hier vindt de klant bijvoorbeeld het vertrek- en aankomstuur van de treinen terug en het ogenblik waarop de wagens bij de klanten aankomen en vertrek-



ken. De nieuwe editie die begin september verspreid werd, bevat uiteraard de aangepaste dienstregeling."

### Positieve resultaten

In december 1996 voerde een consultingbureau in opdracht van B-Cargo een telefonische enquête uit bij ruim 270 klanten. De belangrijkste resultaten zijn:

\* 38,2% van de ontvangers installeerden effectief Eurecadisc.

\* 77,3% van zij die Eurecadisc installeerden, gebruiken het regelmatig.

\* 81,6% van de gebruikers gaven Eurecadisc globaal een goede tot zeer goede beoordeling.

\* De gebruikers waren vooral tevreden over de gebruiksvriendelijkheid (8,6/10), de overzichtelijkheid (8,4/10) en de vormgeving (8,0/10).

\* Alle (100%!) gebruikers vinden dat Eurecadisc een duidelijk toegevoegde waarde biedt aan de dienstverlening van B-Cargo.

\* De informatie over de wagens, de reisweg en de dienstregeling worden het vaakst geconsulteerd.

Gerrit Allard: "De bevindingen van de gebruikers hellen duidelijk naar de positieve kant. Alleen het aantal personen dat Eurecadisc installeert, zou wat hoger mogen zijn. Het probleem is hier echter dat het pakket opgestuurd wordt naar de directie van de bedrijven, die het in de dagelijkse praktijk minder nodig heeft. In dat geval geeft de ontvanger beter Eurecadisc door aan de medewerkers die het transport organiseren. Dit bewijst hen en ons zeker een grote dienst."

## "Met *Eurecadisc* kunnen wij onze dienstverlening perfectioneren"

**De groep FAFER zoekt voortdurend naar nieuwe middelen om haar dienstverlening te perfectioneren, met name op het vlak van het transport.**

**Dit verklaart waarom het staalbedrijf uit Charleroi de mogelijkheid bestudeert om *Eurecadisc*, het informatieprogramma ontwikkeld door de NMBS, te gebruiken.**

**D**e groep FAFER uit Charleroi, die het leeuwendeel van haar productie uitvoert, legt zich toe op de fabricage van plaatstaal, voornamelijk roestvrij staal en staal met een chroom- of nikkellegering. De productie met hoge toegevoegde waarde is bestemd voor specifieke toepassingen zoals bijvoorbeeld tanks voor chemicaliën, olieboorplatformen en de scheepsbouw.

De onderneming uit Charleroi voert haar producten geregeld uit via het spoor, voornamelijk naar Scandinavië. "Totnogtoe maken wij geen gebruik van vaste treinen zoals *Norlink*", weet Nadia Aliboni, hoofd van de afdeling expeditie bij FAFER. "Wij overwegen de mogelijkheid wel. De groep FAFER past een kwaliteitsstrategie toe om optimaal op de behoeften van haar klanten te kunnen inspelen. Wij zoeken dus naar methodes die het mogelijk maken om onze dienstverlening aan onze klanten en onze leveringsstermijnen te verbeteren. Vaste treinen en het softwareprogramma *Eurecadisc* kunnen ons op dat vlak helpen. Uiteindelijk is de kwaliteit van onze producten ook afhankelijk van de kwaliteit van de dienstverlening van vervoerders zoals B-Cargo".

### Gebruiksvriendelijk

Nadia Aliboni voerde op haar afdeling de nodige tests uit met *Eurecadisc*.

Haar assistent Jean-Marc Van De Velde bestudeerde het programma. Volgens hem is *Eurecadisc* een succes op het vlak van de ergonomie. "In dit programma is de navigatie probleemloos voor gebruikers van verschillend niveau", bevestigt hij. "En de informatie is zeer volledig".

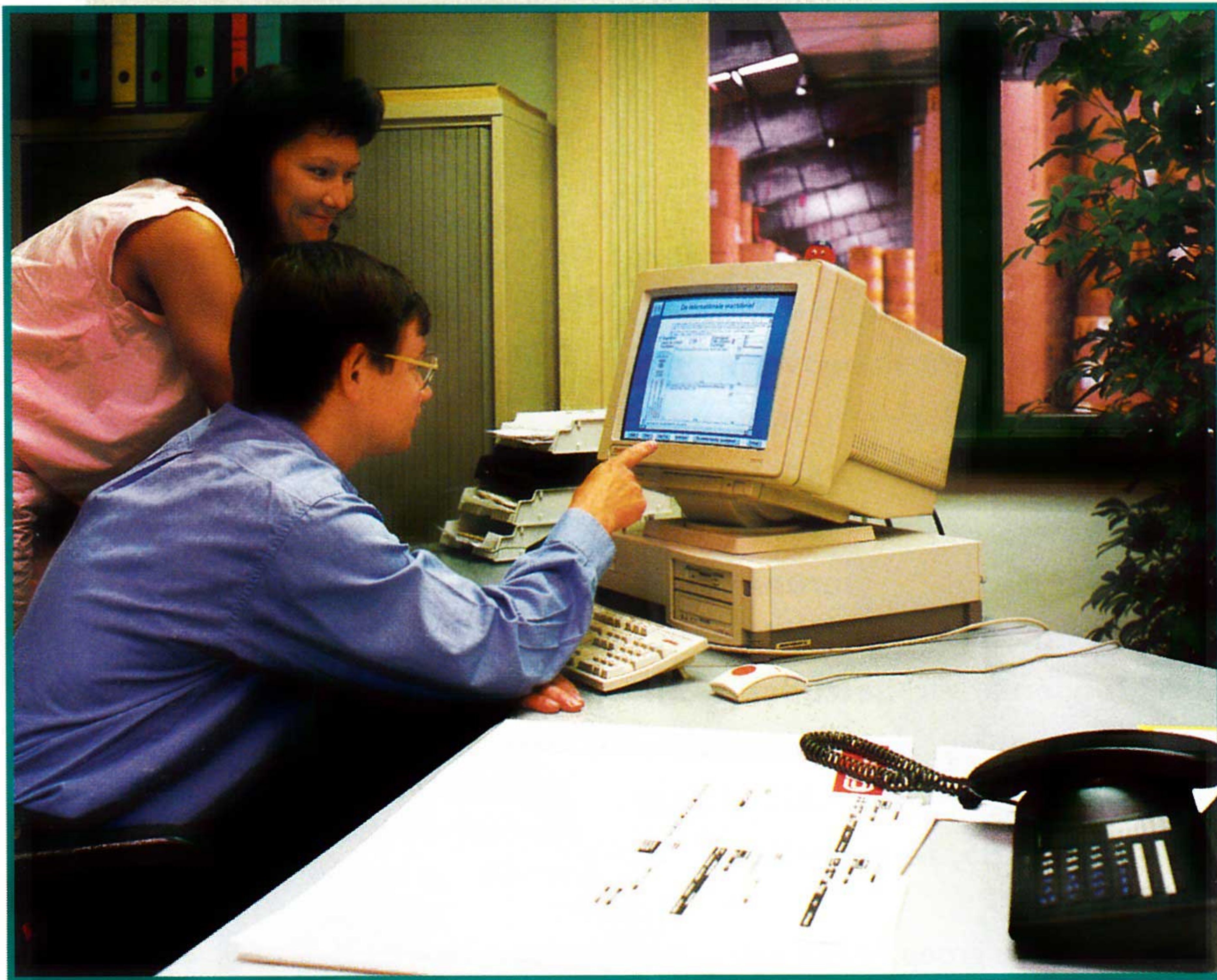
## De groep FAFER

De naamloze vennootschap *Fabrique de Fer de Charleroi* werd opgericht in 1873 en de onderneming bestaat uit één enkele productie-eenheid. Ze is

inmiddels uitgegroeid tot de groep FAFER, die over een modern, precies en betrouwbaar productieapparaat beschikt. Hier kan een grote variëteit van roestvrije staalsoorten van verschillende legeringen worden gefabriceerd, die

aan zeer strikte kwaliteitsnormen beantwoorden. Deze staalsoorten zijn bestemd voor de scheepsbouw en de offshore constructie, de chemische industrie, de fabricage van matrijzen, gereedschappen, machineonderdelen, enz.





“Eens je er mee werkt, kan je **Eurecadisc** niet meer missen.”

**Marc Van Bruwaene is logistiek verantwoordelijke van het overslagbedrijf Westerlund. Sinds hij enkele jaren geleden Eurecadisc ontving, is hij een trouw gebruiker. “De klanten waarderen het enorm dat ik dankzij Eurecadisc hun vragen binnen de kortste keren kan beantwoorden.”**

**W**esterlund is gevestigd aan kaaien 1207 tot 1219 aan de Antwerpse Linkeroever. Het overslagbedrijf lost, stockeert en herbelaadt voor 90% goederen die verwant zijn met de papierindus-

trie. Zo werd vorig jaar zo'n 3 miljoen ton papierpulp en 0,5 miljoen ton kaolien behandeld. Hoewel de hoofdpdrachtgever de Finse papiernijverheid is, worden ook goederen uit onder meer Brazilië, Canada, de Verenigde Staten en zelfs China aangevoerd. Logistiek verantwoordelijke Marc Van Bruwaene: “Van hieruit worden de goederen verdeeld over heel Europa. Daartoe gebruiken we erg vaak de trein. Naar Frankrijk is dat bijvoorbeeld de Interdelta, naar Oostenrijk de Scaldo. Ook maken we regelmatig gebruik van de trein naar Milaan met de moderne Habbinswagens uit de Nordwaggon pool. Enkele maanden geleden kwam een nieuw treintransport op gang met de Norlink. Het betreft het vervoer van Canadese houtpulp naar Zweden, goed voor 15 tot 20.000 ton per jaar.”

#### **Dienstverlening aan klanten**

Eurecadisc bewijst Marc Van Bruwaene uitstekende diensten. Sinds hij het informatiepakket twee jaar geleden ontving, gebruikt hij het dan ook regelmatig. “Eurecadisc ligt steeds binnen handbereik. Soms consulter ik het 2 tot 3 keer per dag, meestal om gerichte vragen van klanten te beantwoorden. Is er spoorvervoer mogelijk? Hoe verloopt de reisroute? Hoe lang duurt het transport? Wat zijn de treinnummers? Dit zijn slechts enkele voorbeelden van vaak gestelde vragen,” aldus Marc Van Bruwaene. “Meestal kan ik hen dankzij Eurecadisc binnen enkele minuten antwoorden. De meeste van onze klanten werken zonder stock en hanteren dus het JIT-principe. Het is dus erg belangrijk dat ze perfect weten wanneer de trein aankomt. Enkele klikken met de muis en de zaak is opgelost. De klanten waarderen deze snelle dienstverlening enorm.”

#### **Eenvoudig gebruik**

Marc Van Bruwaene is ervan overtuigd dat het gebruik van Eurecadisc voor velen een openbaring zou zijn. “Mensen die niet zo vertrouwd zijn met het spoorvervoer, vinden er een schat aan informatie. Ikzelf gebruik het vooral om de dienstregeling te raadplegen. Eurecadisc is bovendien erg gebruiksvriendelijk. De informatie wordt overzichtelijk gepresenteerd en het programma werkt snel en eenvoudig. Het is een uitstekend product, mij helpt het zeer goed in mijn dagelijkse bezigheden. Voor mensen in de transportwereld die Eurecadisc nog niet gebruiken, raad ik het in elk geval aan. Iemand die ermee begint te werken, zal snel merken het niet meer te kunnen missen,” besluit Marc Van Bruwaene. □





TRANSPORTBEURS IN MÜNCHEN

## Duitsland is een echte groeimarkt

**B-Cargo was van 10 tot 14 juni 1997 aanwezig op Transport '97, de belangrijkste transportbeurs in Duitsland. De stand van B-Cargo werd bemand door de B-Cargo vertegenwoordiging uit Keulen. Vooral EdiCargo kon op heel wat enthousiaste reacties rekenen.**

De transportbeurs, die de bezoekers laat kennismaken met de meest diverse aspecten van de transportsector, behoort tot de grootste van Europa. Editie '97 kende een recordtoeloop waarbij 770 exposanten uit 29 landen ruim 27.000 bezoekers uit 73 landen mochten verwelkomen. Gezien het belang van de beurs en van de Duitse vervoermarkt mocht B-Cargo uiteraard niet ontbreken. De stand werd bemand door de leden van de B-Cargo vertegenwoordiging in Keulen. Hier

bedienen zeven medewerkers naast Duitsland ook Scandinavië, Oostenrijk en Polen. Verantwoordelijke Ernst Van der Stockt: "Een beurs is een ideale manier om op een informele wijze in contact te komen met de (potentiële) klanten. De stand, waar vooral EdiCargo hoge toppen scheerde, genoot ruime interesse van de bezoekers. Door de economische ontwikkeling in voormalig Oost-Duitsland en de strategische ligging naar Oost-Europa toe, is Duitsland een echte groeimarkt. In 1996 bedroeg het Belgisch-Duitse goederenspoorvervoer ongeveer 6 miljoen ton, waarvan 3,5 miljoen ton export. Belangrijke Duitse klanten zijn BASF (scheikundige producten) met de lijn Ludwighaven-Antwerpen en autofabrikanten VW en Opel. Staal vormt het grootste aandeel van het vervoer per spoor."

## De regiomanagers van de NMBS

Johan Degroot (Gent), Jean Chachkov (Charleroi), Pierre Dumoulin (Luik) en Etienne Desmet (Antwerpen) zijn de nieuwe regiomanagers van de NMBS. Deze regiomanagers krijgen een sleutelrol toebediend in het productie-apparaat van de NMBS. Aan hen wordt het lokale management

van de middelen in de stations toevertrouwd. Het is hun taak om deze middelen zo soepel mogelijk in te zetten, in functie van de behoeften van de B-Cargo cliënteel. Indien u vragen zou hebben, kunt u steeds contact opnemen met de B-Cargo verantwoordelijke in uw regio.



## Overhevelen van de activiteit van Merelbeke naar Gent-Zeehaven

Sinds eind september zijn de rangeeractiviteiten overgeheveld van Merelbeke naar Gent-Zeehaven, dat over een beter aangepaste rangeeraccommodatie beschikt.

Voor de klanten biedt deze reorganisatie de volgende voordelen: een snellere behandeling van de wagens, een verhoogde veiligheid en een betere dienstverlening.





## ***B-Cargo, de competente partner met toekomstgerichte alternatieven voor het wegtransport.***



Jaak Demey, Logistiek verantwoordelijke bij BASF Antwerpen

De Antwerpse vestiging van de Duitse chemiereus BASF behandelt jaarlijks een enorm goederenvolume. Daarbij is een steeds groeiende rol weggelegd voor B-Cargo.

Zo vertrok vorig jaar bijna 1 miljoen ton chemicaliën, mest- en kunststoffen in volledige treinen of in gespreid vervoer naar zijn buitenlandse bestemming via de Antwerpse haven en over het Europese spoorwagennet.

Verder werd voor enkele productstromen overgeschakeld van het wegvervoer op het gecombineerd spoor/wegvervoer. Een tendens die in de toekomst nog zal toenemen. Want het bedrijf wil, waar mogelijk, transporten van de weg naar het spoor overhevelen.

De milieuvriendelijkheid en het veiligheidsaspect van deze vervoerswijze zijn aan die beslissing natuurlijk niet vreemd. Bovendien biedt de combinatie van spoor- en wegvervoer de oplossing bij uitstek voor de mobiliteitsproblemen, veroorzaakt door het dichtslubbende wegennet, aldus de heer Demey, logistiek verantwoordelijke bij BASF Antwerpen.

Wenst u meer te vernemen over de troeven en mogelijkheden van het B-Cargo spoorvervoer? Of zoekt u specifieke spooroplossingen voor het transport van uw goederen? Bespreek het met de vertegenwoordiger van B-Cargo uit uw regio of met uw transporteur.



**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