

# news

C A R G O

Maandlijks  
Nummer 4  
Oktober 2001

**PROMODI**  
Een hulp bij uw  
vervoermiddelkeuze



**Main Hub**  
Antwerpen



**Nieuwe organisatie**  
B-Cargo





## Nieuwe organisatie B-Cargo

Om beter aan uw verwachtingen te voldoen en de marktevoluties op de voet te kunnen volgen, past B-Cargo haar structuur aan.

De organisatie van B-Cargo berust voortaan op twee polen: de Verkoop en de Logistiek.

### De Verkoop

Eric Peetermans leidt deze pool, die voortaan bestaat uit Business Management en Route Management.

De Business Managers zijn de gesprekspartners van de klanten en zijn het eerste contact met de organisatie van B-Cargo en de NMBS. De klanten zullen samen met hen duurzame transportdiensten conform de eisen van de markt gaan ontwikkelen.

De Route Managers staan in voor die dienstverlening, alleen of met diverse partners, en willen, vooral op de assen waar B-Cargo actief is, spoorwegdiensten aanbieden, die aan de wensen van de klanten voldoen.

### De Logistiek

Die tweede pool, onder leiding van Rony Borghart, steunt op drie pijlers:

- De organisatie van vervoerstromen, beheerd door Johan De Groot.
- De dispatching van wagens met Pierre Mary.
- De Customer Services, geleid door Gerrit Allard bevat de cel CAR-IN, de logistieke commerciële steun, zoals bv. de realisatie van aansluitingen en de kwaliteitscontrole.

De organisatie omvat eveneens de Service Centers, waaronder de Helpdesk die u permanente hulp aanbiedt. De coördinatie van de Service Centers is in handen van José Deterville voor Wallonië en van Gerrit Allard voor Vlaanderen.

Ook de interne organisatie werd opnieuw bekeken. We hebben vooral aandacht voor:

- de kwaliteit van ons wagenpark;
- de opleiding van onze medewerkers;
- de ontwikkeling van een elektronische vrachtbrief;
- de communicatie met onze klanten, in al haar vormen.

U vindt op onze internetsite ([www.bcargo.com](http://www.bcargo.com)) het nieuwe organigram met de lijst van de verantwoordelijken en hun adresgegevens. U vindt meteen de contactpersoon die u de dienst zal aanbieden die u van B-Cargo verwacht.



# Lovende woorden voor B-Cargo

"Wij willen alle mensen van B-Cargo danken voor de grote inzet en tussenkomsten aangaande de aankomst van twee bloktreinen vanuit Antwerpen voor de CSAV Peru, als gevolg van de beschadigde spoorweginfrastructuur. Mede door jullie tussenkomst konden uiteindelijk alle 139 containers nog geladen worden en had het schip geen noemenswaardige vertraging opgelopen."

Op die manier bedankte Bart Wuyts, terminal manager van Flanders Container Terminals, schriftelijk voor de inspanningen die geleverd werden nadat op vrijdag 29 juni een treinongeval het spoorverkeer tussen Brugge en Zeebrugge helemaal in de war had gebracht. Ook Frank Neyts van Focal Point Eurosal stuurde naar aanleiding daarvan een bedanking.

Jan Van Coile blikt terug: "Op 29 juni botste een afgesloten reeks wagons zijdelings in op een goederentrein. Vier wagons ontspoorde, de bovenleiding brak af, een ketelcontainer was opengereten en de sporen waren helemaal versperd. Een dertigtal treinen werd afgeschaft. Vanaf 5.20 uur zaterdagochtend werd de lijn weer in gebruik genomen. Het was aan ons om de centrale dispatching ervan te overtuigen dat de twee goederentreinen prioritair waren en de haven van Zeebrugge zaterdagochtend zeker moesten bereiken. Door vrijdag zowel overdag als 's nachts nauw contact te onderhouden met de klanten en de dispatching, zijn we erin geslaagd om de bloktreinen zonder vertraging door te sluiten."

Het voorval kan gelden als een overtuigend antwoord op de kritiek dat B-Cargo te weinig rekening zou houden met de klant. Dergelijke opmerkingen vindt Jan Van Coile enigszins onterecht: "Zeebrugge is lang geen alleenstaand geval. We oefenen permanent druk uit. Er zijn immers zeer veel externe omstandigheden die vertragingen kunnen veroorzaken." Of die afhankelijkheid van externe elementen dan niet frustrerend is? "De grootste frustratie is de geringere flexibiliteit van het spoor in vergelijking met het wegverkeer. Maar frustratie mag geen aanleiding vormen om te berusten, integendeel."



## Dank voor uw suggesties

In juni voerde IPSOS voor B-Cargo een onderzoek uit over tevredenheid van de klanten.

Dat onderzoek leverde zeer positieve elementen op, zoals uw uitdrukkelijke wens voor meer vervoer per spoor, de vervoerwijze die u in de komende jaren het meest wenst te zien evolueren. U bent van mening dat de dienstverlening van B-Cargo in de lift zit en dat onze commerciële relaties waardevol zijn.

De meesten onder u menen dat B-Cargo op zijn minst even goed, ja zelfs beter presteert dan de spoorwegondernemingen van onze buurlanden.

U bracht ons eveneens op de hoogte van uw verwachtingen, zowel over de beschikbaarheid van tractiemiddelen en de flexibiliteit, als over meer voorafgaande communicatie en een vereenvoudiging van de administratieve procedures.

De onderneming zal alles in het werk stellen om de kwaliteit te verbeteren. Binnen B-Cargo zelf zullen projectgroepen worden opgericht, om verbeteringen aan te brengen in die domeinen, die alleen van ons afhangen.

Onze ploeg hoopt dat ze u met de uitvoering van dit onderzoek, de eerlijke mededeling van de resultaten en door u er op te wijzen dat we alles in het werk stellen om de toestand te verbeteren, overtuigd hebben van hun ambitie om u te dienen.

We danken u voor uw medewerking aan dit onderzoek.



# Main Hub Antwerpen: van de toekomst

**D**e NMBS beschikte in het Antwerpse havengebied tot een klein jaar geleden over drie containerterminals: de Zomerwegterminal, de Cirkeldyckterminal en de Schijnpoortterminal. Hun gezamenlijke capaciteit van 350.000 à 400.000 laadeenheden dreigde echter te beperkt te worden om de toename van het containerverkeer op te vangen. Jaarlijks stijgen de maritieme hoeveelheden in Antwerpen namelijk met minstens 10% en ook bij het continentale goederenvervoer wordt een felle toename verwacht. Met de ingebruikname van de megacontainerterminal Main Hub speelt de NMBS in op de vraag naar een volume- en schaalvergroting. De terminal moet tegen 2005 6 à 700.000 overladingen per jaar kunnen behandelen en is daarmee één van de grootste in Europa. Het gehele project vergt een investering van

ongeveer twee miljard frank (bijna 50 miljoen euro). Momenteel werken ongeveer 50 mensen op de Main Hub, maar dat aantal zal op termijn verdubbelen.

## Groeipijler

De Main Hub is, behalve voor de toename van het maritieme vervoer, ook zeer belangrijk voor de ontwikkeling van het continentaal gecombineerd vervoer. Het gecombineerd spoorvervoer vertegenwoordigt een marktaandeel van 10% van het achterlandverkeer in Antwerpen. Door grootschalige investeringen kan dat op middellange termijn worden opgevoerd tot 15%. De inplanting van de terminal is, naast de realisatie van een tweede spoortoegang naar de haven van Antwerpen en de heropening van de IJzeren Rijn, één van de pijlers om groei te creëren voor de Antwerpse spoorhaven en een antwoord

te bieden op het mobiliteitsprobleem. Op 4 december 2000 begon Inter Ferry Boats (IFB), een dochteronderneming van de NMBS met de beperkte exploitatie van de terminal, die op zich al garant staat voor een forse capaciteitsverhoging van 300.000 eenheden per jaar. Intussen is de groei van het containerverkeer en de verdere uitbouw al behoorlijk opgeschoten. In juni werd de Main Hub officieel ingehuldigd. De reden dat die inhuldiging pas een half jaar na de opstart plaatsvond, ligt in het feit dat de afwerking van de administratieve gebouwen een tijdlang op zich heeft laten wachten. De troeven van de Main Hub liggen niet alleen in de capaciteit. Zegt Johan Gemels van IFB: "Het gaat niet alleen over de enorme volumes die de terminal kan verwerken, maar evenzeer over het concept: de Main Hub combineert maritiem en continentaal verkeer. Hij biedt ►

# Main Hub Antwerpen:

► de mogelijkheid om bloktreinen samen te stellen. Als er vanuit andere Antwerpse haventerminals voor bepaalde bestemmingen onvoldoende lading is om een bloktrein te verantwoorden, dan kunnen de waggroepen van elke terminal op de Main Hub worden samengebracht en daar worden samengesteld tot een bloktrein. Het efficiënt bundelen van volumes en treinwagens kan heel wat kosten besparen, wat meteen een extra troef is."

Op het vlak van bundelen van volumes is overigens nog een aanzienlijke vooruitgang mogelijk. Vervoerders slagen er maar zelden in om meer dan 70% van een goederentrein te vullen. De resterende 20 à 30% kan daarom het best worden opgevuld door andere gebruikers. Het bundelen van volumes en wagens beperkt het aantal transporten en maakt het mogelijk om een financieel aantrekkelijk product aan te bieden. Main Hub Antwerpen kan hier een unieke rol spelen.

Bovendien kan de overslagterminal fungeren als maritieme "gate" voor het interhavenverkeer. Door de vele extra ruimte en een aangepaste infrastructuur kan de nieuwe Main Hub-terminal als een vooruitgeschoven "gate" of kaai van andere havens als Zeebrugge en Rotterdam worden uitgespeeld. Zo volstaat het om alleen hier de noodzakelijke procedures voor containers uit te voeren, ook als ze in andere havens vertrekken of aankomen. Op die manier vermijdt men dubbel werk en bespaart men heel wat kosten.

## Verbinding naar Lyon

Dankzij de terminal is ook een nieuwe treinverbinding naar Lyon tot stand gekomen. Legt Gemels uit: "Eigenlijk bestond er in het verleden al goederenverkeer van en naar Lyon, maar die



samenwerking is na verloop van tijd afgesprongen omdat de spoor-service toen te wensen overliet. Zo kwamen de leveringen geregeld te laat. Maar naar aanleiding van de Main Hub heeft IFB opnieuw gesprekken aangeknoopt, en met succes. Nu beschikken we over een goed werkend spoorwegsysteem dat wekelijks zo'n 120 containers van of naar Lyon aanvoert. Dat komt neer op drie treinen per week. Mogelijk moet dat in de toekomst opgedreven worden, want de vraag stijgt."

De nieuwe lijn naar Lyon ten spijt, vertrekt vanuit Antwerpen vooral goederenvervoer per spoor voor korte trajecten (tot 300 kilometer). Vertrouwde bestemmingen zijn onder meer Athus (bij Virton), Charleroi en Zeebrugge. Nochtans wordt vaak gezegd dat het spoor pas rendabel is op lange afstanden, onder meer omwille van de hoge overslagkosten. Enige toelichting bij deze opmerkelijke beleidskeuze is dus niet overbodig.

"De rendabiliteit van korte trajecten is inderdaad kleiner, maar met enige creativiteit slagen we erin om de kosten te beperken. We gebruiken bijvoorbeeld afgedankte wagens, die we met beperkte middelen wat aanpassen en opknappen. Echt fraai oogt dat niet, maar het levert ons wel een stevige kostenbesparing op", zegt Johan Gemels, die vindt dat het spoor een waardig alternatief moet bieden voor het dichtslibbend wegverkeer. "Eén van onze belangrijkste klanten op het traject Antwerpen-Charleroi is een wegtransporteur die tot voor kort die afstand met vrachtwagens deed. Dat impliceerde dat zijn vrachtwagens zowel de Antwerpse als de Brusselse ring over moesten. Ideaal is anders. De firma is daarom bij ons komen aankloppen. Nu verzorgen wij de trafiek van en naar Charleroi en staat de firma zelf in voor de kleine afstanden tot de leveringsplaats. Dat vergt voor het bedrijf in kwestie echter een grote omschakeling, niet alleen inzake logistiek, maar ook op het vlak van denkpatroon. Maar ondertussen stellen we vast dat meer en meer andere transporteurs hun interesse laten blijken. Er beweegt dus iets, maar het is logisch dat die evolutie zich maar heel geleidelijk doorzet."

## De Main Hub: enkele technische gegevens

- De terminal is gevestigd op terreinen van de NMBS, vlak naast het rangeerstation Antwerpen-Noord.
- Het terrein waarop Main Hub Antwerpen ligt, is 150 meter breed en ruim een kilometer lang.
- De los- en laadbundel omvat acht sporen van 800 meter.
- Drie enorme portaalkranen rijden op een stel kraanrails (met 40 meter tussenin) over de acht sporen van de los- en laadbundel. Deze RMG's (Rail Mounted Gantry), met een hefvermogen van 40 ton, hijsen de containers van de spoorwagens. Ze hebben een totale breedte van 70 meter en hebben onder de hoofd-dwarsligger nog 17 meter vrije hoogte.
- Zes dieselelektrische RTG-kranen (Rubber Tyred Gantry) van 24,45 meter hoog en 25,1 meter breed dienen om de vele containers optimaal in de acht voorziene blokken te stapelen. Net als de RTG's hebben ze een hefvermogen van 40 ton.
- De in- en uitrijpoorten voor de vrachtwagens zullen in principe nog dit jaar worden afgewerkt. De inrijgate zal zes straten tellen.
- Het onderhoudsgebouw komt er volgens de planning in de eerste helft van 2002. Het omvat een wasinstallatie en een garage voor het technische onderhoud van machines en voertuigen.

## Een strategische lijn terug in dienst

KORT

Lijn 147 die onlangs weer in dienst gesteld werd tussen Fleurus en Auvelais is een belangrijke lijn, want ze vormt een hoofdschakel op de noord-zuidgoederenas (tussen de havens zoals die van Antwerpen, en tussen het Groothertogdom Luxemburg, Frankrijk, Zwitserland, enz.). Deze heropening zal dan ook bijdragen tot de oplossing van de huidige oververzadigingsproblemen van het verkeer op de lijn Brussel-Luxemburg. Lijn 147 is geëlektrificeerd onder 3.000 volt gelijkstroom en is geschikt voor een referentiesnelheid van 90 km/u. Er zullen locomotieven van de reeks 13 rijden, die ook kunnen functioneren bij 25.000 volt, de voeding die in Frankrijk gebruikt wordt. De treinen kunnen daardoor verderrijden in Frankrijk zonder locomotiefwissel aan de grens.



### Specifieke lijnen

De heropening van lijn 147 en de modernisering van de lijn Athus-Meuse – die eind 2002 voltooid zal zijn – zullen het mogelijk maken het goederen- en het reizigersverkeer op de noord-zuidas te scheiden. Deze splitsing biedt kwaliteitsgaranties aan beide vervoertypes, die elk beheerd kunnen worden volgens de eigen behoeften. Deze as verwerkt jaarlijks 3 miljard bruto-tonkilometer of 15 % van het totale vrachtvervoer. Tot aan de opening van Athus-Meuse blijft het aantal treinen, die de lijn 147 gebruiken, beperkt.

## Wijzigingen in taakverdeling bij B-Cargo

Wegens het vertrek van Paul Debacker die gaat werken bij Transurb, een dochtermaatschappij van de NMBS in de Filippijnen, worden bepaalde verantwoordelijkheden binnen B-Cargo opnieuw verdeeld. Tanguy de Ghellinck vervangt hem als beheerder van het wagenpark. Olivier Courtin neemt voortaan het Business Management Metals voor zijn rekening. Judith Van Keer van haar kant beheert het Business Management Chemicals, Oils, Gas & Fertilizers. Het organigram van B-Cargo is beschikbaar op de site [www.bcargo.com](http://www.bcargo.com)

KORT

## Promodi: een hulp bij uw vervoermiddelkeuze

KORT

Met de mobiliteitsproblematiek in het achterhoofd vroegen het Vlaams Economisch Verbond (VEV) en het Centrum voor Industrieel Beleid (CIB) van de KU Leuven in 1999 zo'n 1580 verladers naar hun vervoerswijzekeuze. In de enquête "Alternatieve modi voor goederenvervoer" werd vooral gepeild naar de perceptie die de verladers over de vervoersmodi weg, spoor en binnenvaart hebben. Ook de manier waarop ze aankijken tegen een combinatie van deze modi - het intermodale vervoer - werd onderzocht. "Bij deze bevraging kwamen enkele verrassende feiten aan het licht", merkt Joost Germis, adviseur van de VEV-studiedienst, op. "Zo gaven de gebruikers van een bepaalde vervoersmodus beduidend hogere kwaliteitsscores aan die modus dan de ondernemingen die er geen gebruik van maakten." Het weinig positieve imago van de alternatieve modi bij de niet-gebruikers zou dan ook een belangrijke rem kunnen betekenen op hun verdere groei. Joost Germis: "De belangrijkste keuzecriteria bleken kostprijs, betrouwbaarheid, flexibiliteit en

snelheid. Ook bleek dat het beperkte gebruik van de alternatieve modi onder andere veroorzaakt werd door de - vaak ontorechte - perceptie van deze modi." En daar wil Promodi iets aan doen.

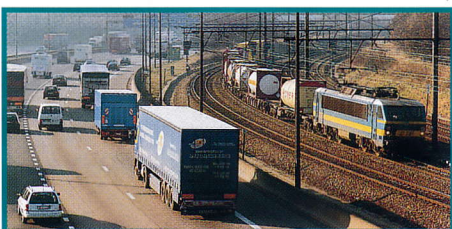
### Hoe werkt Promodi ?

"Samen met B-Cargo, Promotie Binnenvaart Vlaanderen, de SAV en de Vlaamse Havenvereniging willen we de ondernemingen dan ook bewust maken van de - vaak foute - manier waarop ze tegen de modi aankijken." Promodi is een on-line-instrument dat onmiddellijk feedback geeft. "Het systeem vraagt naar het belang dat jij hecht aan een aantal factoren. In een volgende tabel geef je voor elk van de vier modi - weg, spoor, binnenvaart en intermodaal transport - aan hoe jij denkt over de score van de modi op elk van die factoren."

"In een volgende module worden dan je vooroordelen over de verschillende modi doorprikt door een vergelijking met de gegevens die de vorige promodi-bezoekers ingaven."

De database houdt de gegevens van de 500 laatste bezoekers bij. Door die stapsgewijze vernieuwing zal de vergelijkingsbasis verschuiven, op basis van de reële situatie.

Adres : [www.promodi.be](http://www.promodi.be)



### B-CARGO

## TOT UW DIENST

#### CENTRALE DIENSTEN

1050 BRUSSEL  
Troonstraat 60  
Tel.: 02.525.86.62  
Fax: 02.525.87.09  
URL: <http://www.bcargo.com>  
E-mail: [cargo@b-rail.be](mailto:cargo@b-rail.be)

#### IN UW STREEK

2000 ANTWERPEN  
Noorderplaats 2  
Tel.: 03.204.34.00  
Fax: 03.204.34.94

4031 LIÈGE  
Rue Denis Lecocq, 2  
Tel.: 04.229.27.76  
Fax: 04.229.27.82

6000 CHARLEROI  
Quai de la Gare du Sud, 1  
Tel.: 071.60.23.60 - 071.60.23.87  
Fax: 071.60.23.92

8380 ZEEBRUGGE  
Baron de Maerelaan 103  
Tel.: 050.30.29.10  
Fax: 050.30.29.09

9000 GENT  
Veenakkerstraat 1 bus 2  
Tel.: 09.241.32.70  
Fax: 09.241.31.57

3600 GENK  
Paniswijerstraat 92  
Tel.: 089.32.20.00  
Fax: 089.32.20.01

6700 STOCKEM  
Rue de la Barrière  
Tel.: 063.23.51.78  
Fax: 063.23.48.98

#### IN HET BUITENLAND

BASEL  
Tel.: +41.61/270.92.20  
PARIS  
Tel.: +33.1/53.35.03.15  
DUISBURG  
Tel.: +49.203/54.479.10  
NOVARA  
Tel.: +39.0321/39.31.15

## B-CARGO NEWS

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

#### Verantwoordelijke uitgever:

Albert Counet  
Troonstraat 60  
1050 Brussel

Foto's: NMBS