



# news

## C A R G O

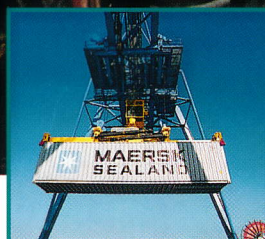
Maandlijks  
Nummer 1  
Januari 2002



Gouden medaille  
voor B-Cargowagens



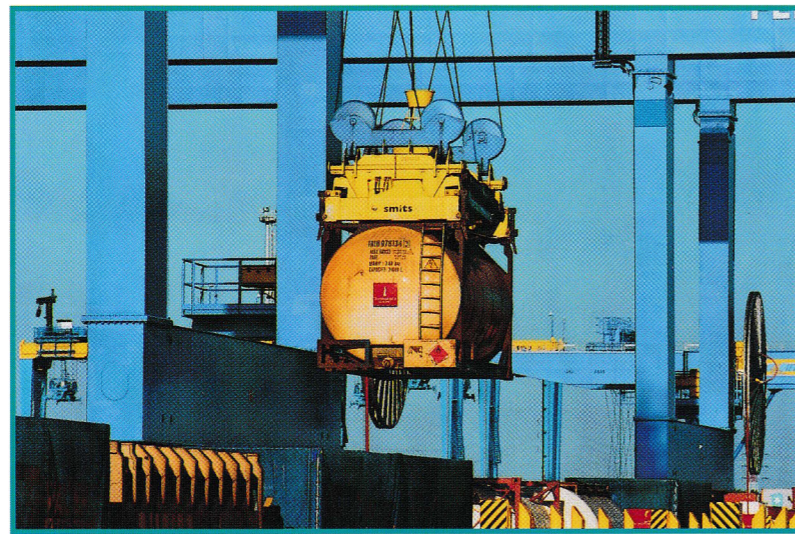
Belangrijke  
investerings  
op termijn



De BTI-containerterminal  
biedt kansen

B-Cargo vervoert jaarlijks ongeveer 62 miljoen ton goederen en speelt daarmee een sleutelrol in de transportsector.

In 2003 wordt vrije concurrentie voor internationaal spoorverkeer de nieuwe spelregel op Europa's grote goederencorridors, die bestaan uit ongeveer 50.000 km sporen. B-Cargo is klaar om deze nieuwe uitdaging aan te gaan.



## Goederenvervoer per spoor:

B-Cargo heeft altijd al een sleutelrol gespeeld op internationaal vlak: twee derden van hun transport steekt de grens over. B-Cargo wil ook de nummer 1 blijven voor het binnenverkeer van goederen, in het bijzonder voor traditioneel verkeer tussen grote industriezones. Een andere uitdaging is de meest competitieve speler te worden voor een aantal Europese bestemmingen, zoals Keulen, Duisburg, Rotterdam, Duinkerke, Parijs, Lyon, Luxemburg, Metz en Basel. Om almaar beter te voldoen aan de verwachtingen van de bedrijven en om het aanbod te verbeteren, worden er belangrijke investeringen voorzien voor de volgende twaalf jaren.

Deze investeringen hebben als doel:

- de infrastructuur van de spoorterminals in de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Gent te verbeteren;
- multifunctionele platformen te ontwikkelen;
- de snelheid en de draaglast per as te verhogen bij goederentreinen en eigen assen te ontwikkelen voor het goederentransport;
- modern, betrouwbaar, hoogpresterend rollend materieel dat voldoet aan de behoeften van de klanten.

### ► De assen voor goederentransport ontwikkelen, de snelheid en de draaglast per as verhogen

Om het goederenverkeer te optimaliseren probeert de NMBS in de mate van het mogelijke een goederennet ter beschikking te stellen, dat gescheiden is van het reizigersnet. In deze optiek worden verschillende uitbreidingsprojecten voorbereid of uitgevoerd. De NMBS zal er in totaal meer dan 2 miljard euro (81 miljard frank) aan besteden.

De heropening van de oude goederenlijn «IJzeren Rijn» ligt ter studie. Deze as maakt de verbinding mogelijk tussen de haven van Antwerpen en het Rhurgebied.

De as Athus-Meuse en de lijn 147 (Fleurus-Sambreville via Tamines) zullen gemoderniseerd worden.

Een derde en vierde spoor wordt geïnstalleerd tussen Gent en Brugge. En op de lijn naar Zeebrugge is een derde spoor voorzien tussen Brugge en Dudzele.

De modernisering voorzien voor de goederenlijnen (versterking en aanleg van sporen, verhoging van de snelheid, seininrichting aan-

passen, elektrificatie, vergroting van het vrijruimteprofiel ten gunste van het gecombineerd goederenverkeer, etc.), zal een betere organisatie van het goederenverkeer toelaten.

### De IJzeren Rijn

De IJzeren Rijn is een goederenlijn tussen Antwerpen en Mönchengladbach, via Neerpelt en Weert (Nederland), die niet meer werd gebruikt sinds 1991. Sinds enkele jaren gaan er vanuit diverse hoeken stemmen op om de lijn terug een belangrijke rol te geven in het goederenvervoer. Het hoofdoel om de IJzeren Rijn-verbinding opnieuw in dienst te stellen, is een snellere verbinding te hebben tussen de Antwerpse haven en het Rhurgebied. Het verkeer zou ongeveer 15 treinen per dag kunnen bereiken in 2003 en 30 treinen per dag en per richting in 2010. De kostprijs van de eerste fase van het project wordt geraamd op 17,35 miljoen euro (700 miljoen frank). De geplande realisatie verloopt van 2002 tot 2006.

### Athus-Meuse

Met zijn 145 km is Athus-Meuse voor goederenverkeer een prioritaire as voor verbindingen tussen noord en zuid. Hierdoor zal lijn 147 Fleurus-Sambreville 8 km langer worden en wordt vermeden dat de goederentreinen de reeds verzadigde lijnen 161 en 162 Brussel-Ottignies-Namen-Luxemburg moeten gebruiken.

Op de Athus-Meuse worden momenteel belangrijke werken uitgevoerd. Het doel: de snelheid en de frequentie van de treinen verhogen om een betere rentabiliteit en een gemakkelijkere klantenwerving voor het goederentransport per spoor mogelijk te maken. De referentiesnelheid zal 120 km/u zijn.

Momenteel wordt de lijn tussen Dinant en Athus geëlektrificeerd met 25.000 volt wisselstroom. Ook andere grote werken vinden plaats: vernieuwing van de sporen, renovatie of vervanging van kunstwerken, installatie van een ultramoderne seininrichting. Het verkeer van de gehele lijn zal geregeld worden vanuit Bertrix. De lijn wordt eind 2002 in gebruik genomen.

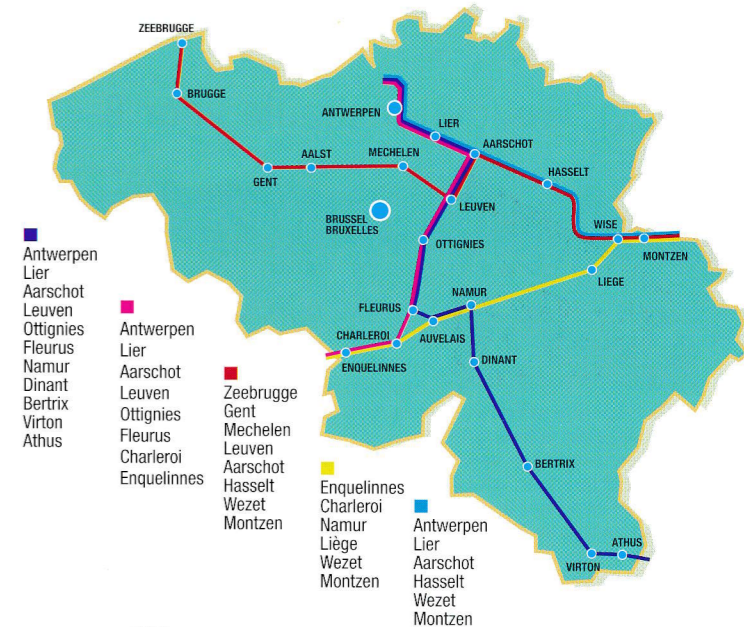
### Capaciteitsvergroting tussen Zeebrugge en Gent

Vandaag bestaan de spoorlijnen Gent-Sint-Pieters – Brugge en Brugge – vertakking Dudzele hoofdzakelijk uit twee sporen. De trage goederentreinen van en naar Zeebrugge en de snellere reizigerstreinen rijden over dezelfde sporen. Dit geeft aanleiding tot capaciteitsproblemen gedurende bepaalde perioden van de dag. Om

aan de groei van het spoorvervoer te voldoen, zullen bijkomende sporen worden aangelegd: in eerste instantie een derde en vierde spoor tussen Gent-Sint-Pieters en Landegem, vervolgens een derde spoor tussen Brugge en Dudzele, en tenslotte een derde en vierde spoor tussen Brugge en Landegem. De werken zullen verlopen in verschillende fasen en voltooid zijn tegen 2012.

### ► Antwerpen, een unieke positie in een Europese markt

Antwerpen vertegenwoordigt het hart van de economische activiteiten van België. Het herbergt één van de belangrijkste havencomplexen van Europa en telt ongeveer 1.000 kilometer sporen, die directe toegang bieden tot de grote assen naar de vier windhoeken van Europa. Omdat er in de komende jaren een stijging wordt verwacht in het goederenverkeer via de Antwerpse haven en om verza- diging van de spoorweghaven tegen te gaan, zijn grote investeringen gepland.



# belangrijke investeringen op

### Tweede spoortoegang naar de Antwerpse haven

Bijna 70 % van het goederenverkeer via het spoor komt van of gaat naar de havens. Dit verkeer zou op termijn nog moeten toenemen. Een haven moet over uitstekende verbindingen beschikken met het hinterland over spoor, weg en water om zich verder te kunnen ontwikkelen. De huidige en enige toegang via het spoor naar de rechteroever van de haven is de lijn 27A Antwerpen-Noord - Berchem. Deze spoorlijn is sinds het einde van de jaren tachtig volledig verza- digd. Een nieuwe, tweede spoortoegang is werkelijk van levensbelang zowel voor de NMBS als voor de Antwerpse haven. Het toekomstige tracé zal lopen via de gemeenten Antwerpen (Ekeren en Merksem), Schoten, Wijnegem, Wommelgem, Ranst en Lier.

### Main Hub Antwerpen

Vlak naast het rangeerstation Antwerpen-Noord bouwt de NMBS aan de Main Hub van Antwerpen. Deze containerterminal zal op termijn 6 à 700.000 overladings per jaar kunnen behandelen. Door



de forse groei van de maritieme containertrafiek en de ontwikkeling van het continentale vervoer is deze capaciteitsuitbreiding zeer welkom. De huidige spoorterminals zitten dicht tegen het verzadigingspunt aan en hun uitbreidingsmogelijkheden zijn gering. Het gehele project kost bijna 50 miljoen euro (ongeveer twee miljard frank). NMBS-dochter Interferry Boats (IFB) is sinds begin december 2000 begonnen met de exploitatie van de Main Hub-terminal die nu al goed is voor een extra capaciteit van 300.000 eenheden per jaar. De nieuwe Main Hub is vooral bedoeld voor terminaloperaties en het samenstellen van bloktreinen met waggroepen uit verschillende terminals.

### Ontwikkeling van Antwerpen-Linkeroever

Het spoorwegtransport van en naar Antwerpen-Linkeroever zal volgens de vooruitzichten gevoelig verhogen, namelijk van 1 miljoen ton netto in 1997 tot 12,8 miljoen ton netto in 2010. Deze groei is te wijten aan de belangrijke ontwikkeling die voorzien is voor Antwerpen-Linkeroever. Daar zal namelijk het Deurganckdok worden gebouwd waar vier nieuwe containerterminals zullen worden aangelegd. Om het hoofd te bieden aan de toename van het verkeer op de linkeroever en in het bijzonder aan de uitbreiding van het containerverkeer aan het Deurganckdok zijn de volgende werken onontbeerlijk:

- op dubbel spoor brengen van goederenlijn 10 tussen de vertakking Zwijndrecht-Fort en Bundel Zuid en de realisatie van een verbindingsbocht tussen de lijnen 10 en 59 (Gent-Antwerpen) kant Gent;
- aanleg van nieuwe sporen naar het Deurganckdok;
- aanleg van vier nieuwe bundels voor de bediening van de containerterminals aan het Deurganckdok;
- in een latere fase (vanaf 2008): bijkomende spoorweginstallaties (sporen en bundels) ten behoeve van een tweede dok op linkeroever.

De indienststelling van de eerste installaties is voorzien voor eind 2002, de voorziene datum van de indienststelling van het Deurganckdok.

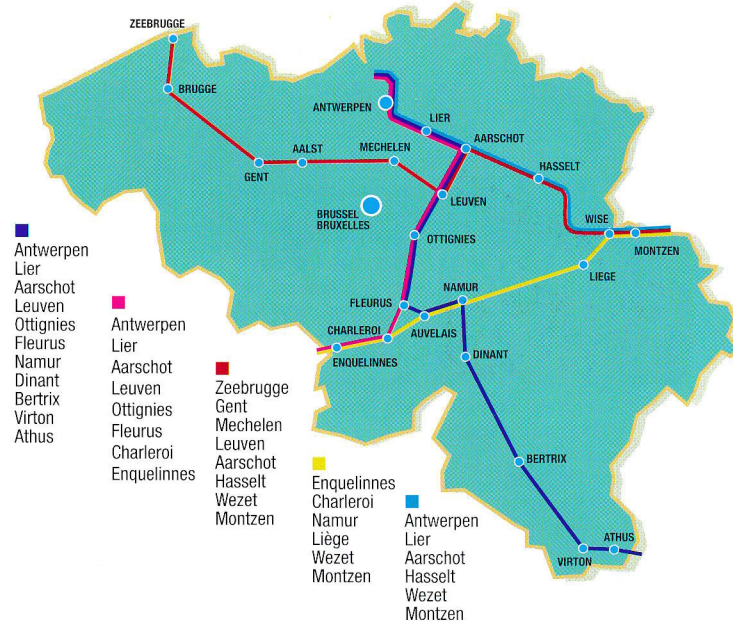
### Liefkenshoekunnel (verbinding rechteroever – linkeroever)

Een groot deel van het containerverkeer zal van de linkeroever naar de Main Hub op de rechteroever moeten worden getransfereerd en omgekeerd. Deze Main Hub met een capaciteit van 1 miljoen TEU

aan de groei van het spoorvervoer te voldoen, zullen bijkomende sporen worden aangelegd: in eerste instantie een derde en vierde spoor tussen Gent-Sint-Pieters en Landegem, vervolgens een derde spoor tussen Brugge en Dudzele, en tenslotte een derde en vierde spoor tussen Brugge en Landegem. De werken zullen verlopen in verschillende fasen en voltooid zijn tegen 2012.

### ► Antwerpen, een unieke positie in een Europese markt

Antwerpen vertegenwoordigt het hart van de economische activiteiten van België. Het herbergt één van de belangrijkste havencomplexen van Europa en telt ongeveer 1.000 kilometer sporen, die directe toegang bieden tot de grote assen naar de vier windhoeken van Europa. Omdat er in de komende jaren een stijging wordt verwacht in het goederenverkeer via de Antwerpse haven en om verzadiging van de spoorweghaven tegen te gaan, zijn grote investeringen gepland.



# ke investeringen op termijn

### Tweede spoortoegang naar de Antwerpse haven

Bijna 70 % van het goederenverkeer via het spoor komt van of gaat naar de havens. Dit verkeer zou op termijn nog moeten toenemen. Een haven moet over uitstekende verbindingen beschikken met het hinterland over spoor, weg en water om zich verder te kunnen ontwikkelen. De huidige en enige toegang via het spoor naar de rechteroever van de haven is de lijn 27A Antwerpen-Noord - Berchem. Deze spoorlijn is sinds het einde van de jaren tachtig volledig verzadigd. Een nieuwe, tweede spoortoegang is werkelijk van levensbelang zowel voor de NMBS als voor de Antwerpse haven. Het toekomstige tracé zal lopen via de gemeenten Antwerpen (Ekeren en Merksem), Schoten, Wijnegem, Wommelgem, Ranst en Lier.

### Main Hub Antwerpen

Vlak naast het rangeerstation Antwerpen-Noord bouwt de NMBS aan de Main Hub van Antwerpen. Deze containerterminal zal op termijn 6 à 700.000 overladingen per jaar kunnen behandelen. Door



de forse groei van de maritieme containertrafik en de ontwikkeling van het continentale vervoer is deze capaciteitsuitbreiding zeer welkom. De huidige spoorterminals zitten dicht tegen het verzadigingspunt aan en hun uitbreidingsmogelijkheden zijn gering. Het gehele project kost bijna 50 miljoen euro (ongeveer twee miljard frank). NMBS-dochter Interferry Boats (IFB) is sinds begin december 2000 begonnen met de exploitatie van de Main Hub-terminal die nu al goed is voor een extra capaciteit van 300.000 eenheden per jaar. De nieuwe Main Hub is vooral bedoeld voor terminaloperaties en het samenstellen van bloktreinen met waggroepen uit verschillende terminals.

### Ontwikkeling van Antwerpen-Linkeroever

Het spoorwegtransport van en naar Antwerpen-Linkeroever zal volgens de vooruitzichten gevoelig verhogen, namelijk van 1 miljoen ton netto in 1997 tot 12,8 miljoen ton netto in 2010. Deze groei is te wijten aan de belangrijke ontwikkeling die voorzien is voor Antwerpen-Linkeroever. Daar zal namelijk het Deurganckdok worden gebouwd waar vier nieuwe containerterminals zullen worden aangelegd. Om het hoofd te bieden aan de toename van het verkeer op de linkeroever en in het bijzonder aan de uitbreiding van het containerverkeer aan het Deurganckdok zijn de volgende werken onontbeerlijk:

- op dubbel spoor brengen van goederenlijn 10 tussen de vertakking Zwijndrecht-Fort en Bundel Zuid en de realisatie van een verbindingsbocht tussen de lijnen 10 en 59 (Gent-Antwerpen) kant Gent;
- aanleg van nieuwe sporen naar het Deurganckdok;
- aanleg van vier nieuwe bundels voor de bediening van de containerterminals aan het Deurganckdok;
- in een latere fase (vanaf 2008): bijkomende spoorweginstallaties (sporen en bundels) ten behoeve van een tweede dok op linkeroever.

De indienststelling van de eerste installaties is voorzien voor eind 2002, de voorziene datum van de indienststelling van het Deurganckdok.

### Liefkenshoektunnel (verbinding rechteroever – linkeroever)

Een groot deel van het containerverkeer zal van de linkeroever naar de Main Hub op de rechteroever moeten worden getransfereerd en omgekeerd. Deze Main Hub met een capaciteit van 1 miljoen TEU

zal de draaischijf worden van waar de meeste internationale shuttle-treinen zullen vertrekken. Momenteel vormen de reizigerslijn 59 (Gent – Antwerpen) en de Kennedytunnel de verbinding tussen de Antwerpse linker- en rechteroever. De toename van het spoorwegverkeer op de linkeroever zal op termijn tot de verzadiging leiden van deze enige verbinding tussen de twee oevers, vooral van het baanvak Zwijndrecht–Berchem.

Het project bestaat uit de bouw van een brug ter hoogte van het Marshalldok als nieuwe verbinding tussen de rechter- en linkeroever. Deze nieuwe lijn zal de verbinding verzekeren tussen de Waaslandhaven en Antwerpen-Noord zonder het havengebied te verlaten. Het gaat om een zuivere goederenlijn.

### ► De andere havens en terminals

#### Zeebrugge

De haven van Zeebrugge kent sinds een aantal jaren een belangrijke trafiekgroei. Om deze verkeerstoename op te vangen moet de huidige infrastructuur aangepast worden. Daarom wordt het vormingssta-



ners bestemd voor of komende van Antwerpen, Zeebrugge of Rotterdam. Het verzadigingspunt van deze terminal wordt bereikt in 2002. De geplande investeringen moeten de capaciteit opdrijven tot 150.000 containers.

De spoorinfrastructuur van de terminals voor gecombineerd vervoer zullen worden uitgebreid en er zullen multifunctionele spoorplatforms worden aangelegd.

### De modernisering van het rollend materieel wordt voortgezet

B-Cargo verjongt en vergroot zijn park van rollend materieel. Men gaat door met de aanschaf van nieuw materieel en met het opknappen van ouder materieel. Dit omvangrijke moderniseringsprogramma moet ervoor zorgen dat B-Cargo zijn klanten een gemakkelijk gebruik en een efficiënte dienstverlening kan aanbieden en tegelijk de onderhoudskosten kan terugdringen.

#### Locomotief type 13

Wat het goederenverkeer betreft kunnen de locomotieven type 13 op het gehele geëlektrificeerde Belgische net rijden. In de praktijk verzekeren ze enkel de tractie van goederenkonvoien op twee hoofdasen: de as tussen Luik en Luxemburg (lijn 42) en, tot de werken van Athus-Meuse klaar zijn, de as noord-zuid die de Belgische havengebieden verbindt met Luxemburg en Oost-Frankrijk. Op deze twee assen, die geëlektrificeerd zijn met 25 kV, kunnen goederentreinen gesleept door de serie 13 hogere snelheden halen. Deze locomotieven zijn tweespannig en kunnen hun traject zelfs verder zetten over de Belgische grenzen. Men is van plan verder te gaan met de aanschaf van meerspannig materieel gedurende de periode van 2002 en 2010.

#### Locomotief type 77

Er zullen ongeveer 160 nieuwe diesellrangeerlocomotieven worden aangeschaft om goederentreinen over kleine afstanden te slepen, zowel in de industriële bekkens als op niet-geëlektrificeerde lijnen. Het gaat in het bijzonder over de nieuwe diesellocomotieven type 77, die in staat zijn zware goederen te slepen en te rijden in streken met een moeilijk reliëf. Ze vervangen de oudste diesellocomotieven.

#### Nieuwe wagens

B-Cargo heeft de laatste jaren ongeveer 2.000 nieuwe wagens aangeschaft en heeft er 2.500 andere opgeknapt. De volgende jaren gaat B-Cargo door met de aanschaf van nieuw rollend materieel, vooral van containerwagens Sgnss en Lgnss en van Shmms-wagens voor het transport van half afgewerkte siderurgische producten. B-Cargo zou in totaal nog ongeveer 7.500 nieuwe wagens moeten bestellen en er 2.000 moeten opknappen.



tion uitgebreid en geëlektrificeerd. De werken zullen uitgevoerd worden van 2004 tot 2008.

#### Gent

Ten westen van het kanaal Gent-Terneuzen zal er een nieuw dok ("Kluizendok") in L-vorm worden gebouwd op het grondgebied van de gemeente Evergem. Dit nieuwe dok zou tegen 2010 jaarlijks 8 miljoen ton nieuw maritiem verkeer moeten genereren. Op deze markt wil de NMBS een aandeel verwerven dat ongeveer overeenkomt met 16 treinen per dag. Om de nieuwe kaai te kunnen bouwen, moet de lijn 55 (Gent-Terneuzen) worden omgeleid. Bovendien zullen er twee nieuwe bundels worden gebouwd in Gavers en in Zandeken met elk 16 sporen. De bundel in Gavers wordt gebouwd in 2002-2003. De bouw van de bundel in Zandeken is gepland na 2010.

#### De andere terminals

Ook de terminalinstallaties in de dry ports zullen worden gemoderniseerd. Bijvoorbeeld: de terminal van Athus behandelt 65.000 contai-



Beste Klant,

Het jaar 2001 heeft niet helemaal aan onze verwachtingen voldaan en eindigt met een volumedaling van 7 %. Sociale acties in Frankrijk en Italië tijdens het eerste halfjaar en in België in oktober alsook een staking van lange duur bij een belangrijk staalbedrijf, hebben onze resultaten naar beneden gehaald. Bovendien waren de tragische gebeurtenissen van 11 september niet van die aard dat het vertrouwen toenam.

In juni hebben we uw tevredenheidsgraad gemeten en daaruit is duidelijk gebleken dat u meer per spoor wenst te vervoeren en dat u de kwaliteit van onze commerciële contacten weet te waarderen.

U hebt ook de wens geuit om over meer materieel, locomotieven en wagens, te kunnen beschikken, om de verrichtingen beter te kunnen volgen en om de administratie, meer bepaald de facturatie, te vereenvoudigen.

Het zijn die taken die we bij voorrang ter harte hebben genomen:

- De beschikbaarheid van het materieel is verhoogd, dankzij de levering van meer dan duizend nieuwe wagens en een betere beheersing van het oponthoud om technische redenen.
- RailEdi heeft de administratie vereenvoudigd, zodat nu meer dan 50 % van de vervoerdocumenten bij vertrek elektronisch worden uitgewisseld, wat een snelle en foutloze afhandeling waarborgt en de facturatie sneller en doorzichtiger maakt.
- De controle op de verrichtingen is verbeterd door het succes van CAR-IN dat nu al een groot deel van de in België rijdende treinen proactief opvolgt.

In 2002 zullen we resoluut verder gaan op de ingeslagen weg door ons toe te leggen op de verbetering van de kwaliteit. We koesteren meer bepaald de volgende voornemens:

- De invoering van een systeem van Tracking & Tracing om de wagens te volgen op de plaats waar ze zich bevinden, en op die manier de actieradius van CAR-IN een internationale dimensie geven.
- Voortgaan met de vernieuwing van het wagenpark. Naast de reeds bestelde wagens voor het vervoer van coils en containers zullen we ook speciale wagens aankopen voor het vervoer van warme brammen en zullen we onze schrootwagens vernieuwen.
- De interoperabiliteit ontwikkelen met de spoorwegbedrijven uit de buurlanden, in het spoor van de in 2001 geopende vrachtcorridor Antwerpen / Zeebrugge - Metz die zal worden doorgetrokken tot Bazel.

Wat de nieuwe producten betreft, zal B-Cargo het voortouw nemen in een Europees project om het vervoer met afzonderlijke wagens nieuw leven in te blazen en het netwerk Eurailcargo opnieuw te stimuleren.

Tenslotte zullen we bijzondere aandacht besteden aan de ontwikkeling van de Belgische Logistieke Groep die de krachten van ABX, B-CARGO en IFB bundelt.

Tot zover onze balans van 2001 en onze doelstellingen. U kunt erop rekenen dat we alles in het werk zullen stellen om uw tevredenheid te verhogen en u aan te zetten om meer via het spoor te vervoeren. Het is namelijk onze bedoeling om de komende 10 jaar het volume met 50 % te doen stijgen.

Samen met de hele ploeg van B-Cargo wens ik u een voorspoedig 2002.

Albert Counet  
General Manager  
B-Cargo

## Gouden medaille voor B-Cargowagens



De nieuwe Shmms-wagens van B-Cargo vielen op een internationale beurs in Poznan in de prijzen. Het ontwerp werd er gelauwerd met een gouden medaille. De wagens zijn volgens het lastenboek van B-Cargo ontwikkeld door het

Poolse constructiebedrijf Zastal en zijn bedoeld om rollen staalplaat te transporteren.

De bekroning is een sterke opsteker voor B-Cargo, dat intensief betrokken was bij de realisatie van het concept en de normen bepaald heeft waaraan de wagens moesten voldoen. Er werden 500 soortgelijke wagens besteld, waarvan er ongeveer 280 geleverd zijn. De reacties van de B-Cargo-klanten zijn unaniem lovend. De Shmms-spoorwagen bevat diverse innovatieve elementen die hem tot een uitzonderlijk vervoermiddel maken. Het is de eerste wagen die 25 ton per as kan dragen bij een snelheid van 80 kilometer per uur. Het

draagvermogen per as bedraagt bij de meeste wagens 22,5 ton, of 20 ton bij de oudere wagens.

Ondanks de toename van het draagvermogen, slaagde ontwerper Zastal er toch in om het tarragewicht van de wagen te beperken tot twintig ton. Op de wagen kunnen vier staalrollen worden geplaatst (2 x 40 ton of 4 x 20 ton). Via een automatisch blokkagesysteem worden de rollen stabiel gehouden. Daardoor is het niet meer nodig om nog in de wagen te stappen. Op vraag van de gebruikers van de staalindustrie is er langs de zijkant wel in een loopplatform voorzien. Als er bijkomende draagbalken worden aangebracht, is er tevens een mogelijkheid om "brames" (staalplaten) te vervoeren op de bovenkant van de draagwiegen.

Die wiegen zijn bovendien voorzien van een speciaal verftype. De Interzinc 22, door het Poolse Olicon specifiek ontwikkeld voor de Shmms-toepassing, kent immers een hittebestendigheid tot 350 graden Celsius. Dat maakt het mogelijk om warme staalrollen – die soms nog een temperatuur van 300 graden halen – te transporteren zonder dat de wagen beschadigingen oploopt.

KORT

KORT

## Bietentransport via spoor, 6.300 vrachtwagens minder

De suikerfabriek van Moerbeke-Waas deed opnieuw beroep op B-Cargo voor het transport van suikerbieten. Tot half december werd ongeveer 130.000 ton suikerbieten aangevoerd vanuit het station van Poperinge. B-Cargo zette hiervoor dagelijks twee volledige treinen in.

Dat de suikerbientrafiek via het spoor verloopt, was zowel voor het verkeer als voor het milieu een goede zaak. De suikerfabriek hield, door voor treintransport te kiezen, immers ongeveer 6.500 vrachtwagens over 120 kilometer van de weg. In totaal werden 730.000 vrachtwagenkilometers bespaard dankzij een bijzondere inspanning van B-Cargo, in een uitstekende samenwerking met de suikerfabriek.

Daardoor werd onder meer in het Gentse havengebied extra verkeersoverlast vermeden.

Het traject van de treinen liep via de spoorlijnen Poperinge-Kortrijk en Kortrijk-Gent. Vanuit Gent reden de treinen tot in Moerbeke-Waas over een oude goederenlijn die uitsluitend tijdens het bietentransport wordt gebruikt.

KORT

## ICF Brabo: zilveren kwaliteitslabel voor B-Cargo

B-Cargo levert al jaren inspanningen om de kwaliteit van zijn dienstverlening te verbeteren. In dat verband werden door de Groep Gecombineerd Transport (UIC) kwaliteitscriteria vastgelegd, die kunnen leiden tot drie verschillende labels. Het bronzen label heeft betrekking op de informatieketting die "in real time" moet worden gerealiseerd, het zilveren label concentreert zich op de "productgroepen", en het gou-

den certificaat heeft te maken met commerciële implicaties en procedures.

B-Cargo beschikt al over een bronzen en zilveren certificaat voor de treinen van zijn klant Unilog, op de lijnen Muizen-Londen. Recent haalde B-Cargo dezelfde labels eveneens voor de service voor ICF Brabo, op de lijnen Antwerpen-Bâle en Antwerpen-Zürich.

Bovendien werkt B-Cargo momenteel aan een ambitieus project dat

streeft naar het zilveren certificaat voor alle treinen voor gecombineerd vervoer tussen België en Italië (via Modane). Het label zou begin 2002 moeten worden verkregen.

Nu B-Cargo een dergelijke kwaliteitsnorm heeft behaald, blijft het onderworpen aan een controleprocedure om het certificaat te kunnen behouden. Deze procedure wordt op regelmatige basis uitgevoerd door een externe instantie.

KORT

## De BTI-containerterminal biedt kansen

In de voorhaven van de Haven van Brussel wordt naast het zeekanaal een nieuw terminalcomplex gebouwd dat bestaat uit een maritieme terminal, en een spoorterminal. Het maritieme gedeelte werd reeds afgewerkt, en is voor de zomervakantie ingehuldigd. Voor de uitbating werd de firma Brussels Terminal Intermodal opgericht, waarin de firma's Inter Ferry-boats, Smet, en Egis Ports participeren. De spoorterminal zal tegen oktober 2002 volledig klaar zijn, wat niet wegneemt dat het spoorwegverkeer nu al in de maritieme terminal kan behandeld worden. De spoorverbinding vanuit het rangeerstation van Schaarbeek wordt door de NMBS-diensten verzorgd. De site beschikt over een nuttige opper-

vlakte van 8 hectare en een kadeflengte van 235 meter. De diepgang bedraagt 6,5 meter. De kraan op de BTI-terminal heeft een hijscapaciteit van 41 ton en haalt een hijsnelheid van twintig meter per minuut. Naast de portaalkraan zijn er ook reachstackers beschikbaar voor het lossen/laden van de spoorwagens en vrachtwagens. Momenteel kan IBT 25.000 containers per jaar aan, maar dat aantal moet verdubbelen. De verbinding met Rotterdam die in de maak is, biedt op dat vlak perspectieven, hoewel het voorlopig koffiedik kijken is welke volumes dat traject met zich zal meebrengen. Maar hoe dan ook biedt de IBT-terminal extra troeven voor het containervervoer van en naar Brussel.



### 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 Maereleaan 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  
Paniswijzerstraat 92  
Tel.: 089.32.20.00  
Fax: 089.32.20.01

6700 STOCKEM  
Rue de la Barrière  
Tel.: 061.22.67.49  
Fax: 061.22.67.43

##### 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