

B-Cargo, IFB en ABX Logistics  
samen op seminarie



De NMBS wil de  
ontwikkeling van  
haar vrachtfactiviteit  
veilig stellen

Hoe wordt  
het treinverkeer  
voorbereid?



Haeger & Schmidt  
opgenomen in IFB



Liberalisering van het goedertransport per spoor:

# De NMBS wil de ontwikkeling van haar vrachtactiviteit veiligstellen

Binnen nauwelijks vier jaar zal het vrachtvervoer per spoor helemaal zijn vrijgemaakt in Europa. De NMBS moet zich voorbereiden op deze uitdaging.

Eind 2001 heeft de Europese Commissie beslist om de liberalisering van het goederenvervoer per spoor te versnellen en heeft ze daarvoor een nieuw pakket regels goedgekeurd. Die liberalisering verloopt in twee fasen.

Op 15 maart 2003 wordt het internationale vrachtvervoer per spoor binnen de Unie gedeeltelijk vrijgemaakt. Het gaat om de grote assen, namelijk de Europese vrachtcorridors die samen ongeveer 50.000 kilometer lang zijn. In een tweede fase, in 2008, krijgt de concurrentie vrij spel over het hele vrachtvervoer per spoor.

## Scheiding tussen beheer van infrastructuur en exploitatie

Op die beslissingen zullen er andere volgen. Het is bekend dat de Europese Unie reeds richtlijnen heeft uitgevaardigd die de verplichting opleggen om het beheer van de infrastructuur te scheiden van het beheer van de eigenlijke spoorwegexploitatie.

De NMBS moet die activiteiten dus ook scheiden. Daarom zal de bedrijfseenheid Netwerk, binnen de NMBS, zich moeten terugplooiën op haar basisopdracht, het beheer van de infrastructuur, en zal ze de andere activiteiten die niet binnen dat kader vallen, moeten afstoten.

## Het onderzoek van de Boston Consulting Group

De NMBS heeft vier jaar tijd om zich voor te bereiden op de vrijmaking van het vrachtvervoer per spoor. Hiervoor moet ze klaar staan om de veranderingen, die vanaf 2003 zullen plaatshebben, te trotseren.

Om de contouren van de herstructurering uit te tekenen waaraan men zou kunnen beginnen, heeft de NMBS bij de Boston Consulting Group een studie besteld over de activiteiten van B-Cargo en de eventuele veranderingen die nodig zijn. Het onderzoek van de Boston Consulting Group toonde aan dat de goederenactiviteiten per spoor vandaag, rekening houdend met alle reële kosten, niet rendabel zijn. De NMBS is omwille van het kostenniveau niet in staat om de concurrentie aan te gaan met de toekomstige nieuwkomers op het Belgische net.

Hetzelfde onderzoek heeft echter laten blijken dat deze trend kan worden omgebogen met een snelle en radicale ingreep en dat de goederengroep van de NMBS daardoor in staat moet zijn om zijn positie op de markt fundamenteel te versterken en positieve resultaten te boeken. De Boston Consulting Group stelde drie pistes voor:

- de operator voor vrachtvervoer moet de beheerder zijn van zijn menselijke en materiële middelen;
- het personeel zou meer functies moeten aankunnen;
- de prioriteit van het reizigers- en goederenverkeer moet beter op elkaar afgestemd worden.

## Eerlijke prijzen, grotere rentabiliteit

Met haar huidige structuur is de eenheid B-Cargo niet competitief. De prijzen van de NMBS zijn hoger dan die van de concurrentie. Bij een analyse van de resultaten van het jaar 2000, die rekening houdt met alle productiekosten, is de activiteit Cargo verlieslatend. Hieruit blijkt duidelijk dat het vrachtvervoer niet leefbaar is zonder een doorgedreven herstructurering.

## Beheren van alle productieprocessen

B-Cargo beheert momenteel niet alle productieprocessen van het goederenvervoer per spoor. Zo beheert de eenheid niet de interface met de klanten in de goederenstations, rangerstations en bedieningsstations.

B-Cargo kan dus niet zelf beslissen over de middelen die ze moet inzetten om aan de vraag te voldoen, want daarvoor is ze aangewezen op andere eenheden. Ze kan zich dus niet helemaal garantstellen voor de goede kwaliteit die haar klanten verwachten.

## Onderzoek van het concept

Hoe kan deze tendens worden omgebogen? Er werden verschillende scenario's ontworpen, maar er werd nog geen enkele beslissing genomen.

Eén hypothese wordt overwogen: een nieuwe operator voor goederenvervoer per spoor binnen de NMBS. Dat is de bedoeling van het project dat voorlopig de codenaam "New Cargo" kreeg. "New Cargo" is dus niet noodzakelijk de naam van de toekomstige eenheid voor het vrachtvervoer per spoor.

## Welke veranderingen zouden kunnen worden doorgevoerd? De volgende denkpijsten worden bestudeerd:

1. De nieuwe eenheid Cargo zou niet alleen het huidige personeel van B-Cargo overnemen, maar ook personeel van de goederenstations, de rangeerstations en het bedieningspersoneel. Op die manier zou ze zich multifunctioneel kunnen inlaten met rangeringen, factage, schouwingen, enz. Het betrokken personeel zou kunnen kiezen om al dan niet over te stappen naar de nieuwe eenheid Cargo. Die personeelsoverstap zou vrijwillig zijn.
2. De nieuwe eenheid Cargo zou bij de eenheid Treinen het vereiste tractiematerieel huren op tijdbasis en daarnaast bij Treinen ook treinbestuurders "huren".
3. De nieuwe eenheid Cargo zou haar verkeer beheren via haar OCC (Operationeel Centrum Cargo).

Elke dag rijden er 5.000 treinen over het volledige Belgische spoorwegnet waarvan een groot deel goederentreinen. Dat verkeer moet nauwkeurig worden gepland.

# Hoe wordt het treinverkeer voorbereid ?

**B**ij de planning en de organisatie van de dienst van de goederentreinen moeten heel wat taken worden uitgevoerd waarbij verschillende eenheden en diensten van de NMBS zijn betrokken. Deze taken beperken zich niet uitsluitend tot het Belgische net, omdat er voor de internationale treinen contracten moeten worden afgesloten met andere spoorwegexploitanten en infrastructuurbeheerders buiten de grenzen. Binnen de NMBS dragen drie Business Units bij tot de planning en de organisatie van de dienst van de goederentreinen: de bedrijfseenheden B-Cargo, Netwerk en Treinen. B-Cargo dient zijn aanvragen voor reservering van infrastructuurcapaciteit (rijpaden) in bij de BE Netwerk, de beheerder van de infrastructuur, om het even of het nu gaat om gesloten treinen, gecombineerd vervoer of verspreid verkeer. B-Cargo bestelt de tractiemiddelen bij de BE Treinen.

De planning van de dienst van de goederentreinen op het NMBS-net gebeurt op de lange termijn. Ze kan echter ook op korte termijn worden geregeld en in real time worden aangepast.

## Planning op lange termijn

De data voor de veranderingen van de dienst van de goederentreinen worden bepaald op internationaal niveau voor de spoorwegexploitanten en de infrastructuurbeheerders die lid zijn van de UIC (Internationale Spoorwegunie). Elk jaar rond half december worden de grote lijnen van de planning voor het goederenverkeer opgesteld.

Deze planning kan nagenoeg elke maand worden aangepast aan data die zijn vastgelegd door internationale reglemente-



ringen. De veranderingen van de dienst gebeuren op dezelfde datum voor alle exploitanten en infrastructuurbeheerders die lid zijn van de UIC.

## Planning op korte termijn

Een plotse verhoging of vermindering van de productie bij de klanten, een onverwachte aanvoer van goederenverkeer via de havens of de terminals, wijzigingen van de transportketen tussen de ondernemingen, enz. Het zijn allemaal factoren waaraan de dienst van de goederentreinen soms moet worden aangepast buiten de data om die voorzien zijn in de planning op lange termijn.

In principe gaat het hier om aanpassingen die slechts een beperkte invloed hebben op de dienstregeling van de treinen, de beurtregeling van de locomotieven en op de organisatie in de stations. Het kan gaan om de plaatselijke toevoeging of afschaffing van een trein gedurende een of meer dagen.

Dit soort aanvragen op korte termijn

wordt uitgewerkt en gepubliceerd tot dag A-4 om 10u en wordt behandeld door een gespecialiseerde ploeg binnen de BE Netwerk tot de dag voor het vertrek van de trein om 12u, rekening houdend met de vrije uren en de beschikbare middelen.

## Verkeer in real time

Door de organisatie van het goederenverkeer in real time kan de voorziene dienst van de treinen worden aangepast d.w.z. de treinen voorzien in de langetermijn- en kortetermijnplanning, om het even of het nu gaat om vaste, facultatieve, buitengewone of afgeschafte treinen.

De aanpassingen kunnen noodzakelijk zijn ten gevolge van de omleiding van een trein, de afschaffing ervan, een dringende commerciële aanvraag of omwille van de exploitatie, enz. Ook hier zijn het gespecialiseerde regionale ploegen (gestueerd op het niveau van de Gewestelijke Verkeersleidingen in Gent, Antwerpen, Bergen, Namen en Brussel) die er zich mee bezighouden.





# Haeger & Schmidt opgenomen in IFB

Sinds juni maakt het Duitse Haeger & Schmidt deel uit van IFB. Het bedrijf is gespecialiseerd in binnenscheepvaart, zowel voor conventioneel als voor containertransport, en biedt daardoor een interessante meerwaarde voor de dienstverlening van Interferryboats.

Voordien beschikte IFB immers niet over een netwerk van binnenscheepvaart. Het goederentransport gebeurde enkel via de weg of het spoor. Door nu ook goederenvervoer via de binnenwateren te organiseren, gelooft IFB de klant nog beter te kunnen dienen. Net als het transport per spoor, winnen ook de binnenschepen aan belang als transportmiddel. De sector heeft alvast nog heel wat groeipotentieel. Uiteraard is de dagelijkse verkeersellende op de autowegen daar niet vreemd aan. Haeger & Schmidt is trouwens allerminst een groentje in zijn branche. De onderneming startte al in 1887 zijn activiteiten. De hoofdzetel is gevestigd in Duisburg, waar het bedrijf over een aanlegkade beschikt van 700 meter waar maandelijks 120 schepen aanmeren. Intussen telt de maatschappij 250 werknemers, verdeeld over twaalf vestigingen in Europa. Het ISO 9002-certificaat dat Haeger & Schmidt sinds 1995 met zich meedraagt, is het bewijs van een kwalitatieve service. Het bedrijf maakte al deel uit van de groep ABX Logistics en vormt op die manier een belangrijke pion in een netwerk dat behalve transport via de binnenwateren ook expressdiensten, gespecialiseerd in zwaar transport, goederenvervoer via zee- en luchtvaart, enzovoort aanbiedt. Enige tijd geleden werd echter beslist om de maritieme activiteiten van ABX te organiseren onder de koepel van Interferryboats, dat net als ABX Logistics een dochteronderneming is van de NMBS.

Daardoor is Haeger & Schmidt nu een afdeling van de IFB Maritime Germany Holding GmbH. Overigens werd het containervervoer voor de binnenscheepvaart van het bedrijf in de haven van Antwerpen al sinds april 2001 gecentraliseerd bij IFB. De nauwere samenwerking komt dus niet uit de lucht gevallen. Haeger & Schmidt vervoert ongeveer tien miljoen ton vracht per jaar en beschikt over een 200-tal schepen. Die varen samen met een tiental bevrachte, gecharterde boten in Duitsland en ook in Groot-Brittannië, Ierland, Spanje, Portugal en Italië. Voorts meren de boten van de organisatie verschillende keren per week aan in Antwerpen en Rotterdam en doen ze zowat elke terminal op de Beneden-Rijn aan, tot en met Keulen. Ook Ludwigshafen, Straatsburg, Ottmarsheim, Weil en Basle/Birsfelden behoren tot de bestemmingen. Zowel aan boord van de schepen als in de vestigingen maakt Haeger & Schmidt gebruik van zeer geavanceerde technologie, die bijdraagt tot punctuele leveringstijden. Daartoe werd onder meer een speciaal EDP-programma ontwikkeld dat de coördinatie van het transport efficiënter maakt en waarmee op de voet kan worden gevolgd waar de vrachten zich bevinden, ongeacht of ze op dat moment via binnenscheepvaart, spoor of wegvervoer worden getransporteerd. Dat maakt het mogelijk om permanent een efficiënte en klantvriendelijke dienstverlening aan te bieden.

## Het management van B-Cargo, IFB en ABX LOGISTICS samen op seminarie

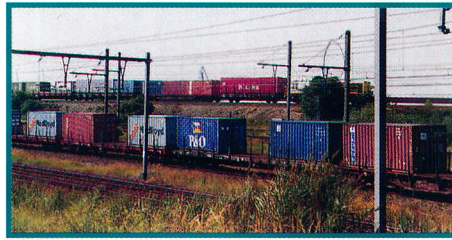
KORT

De commerciële directie en de kaderleden van B-Cargo, IFB en ABX LOGISTICS kwamen onlangs samen in Waterloo om de sterk toenemende synergieën tussen de 3 polen van de Groep Vrachtvervoer NMBS voor te bereiden.

Tijdens dat seminarie zijn ze gestart met een werk van lange adem, nl. een sterk doorgedreven coördinatie van de managementactiviteiten en het ontwikkelen van een gemeenschappelijke visie binnen de Groep.

De uitbouw van de activiteit vrachtvervoer moet immers nog meer zijn toegespitst op de 3 polen van de NMBS-Groep, B-Cargo, IFB en ABX LOGISTICS, om het hoofd te bieden aan de groeiende vraag van de bevrachters naar geïntegreerde oplossingen. Binnen de NMBS-Groep heeft elke pool zijn eigen core business:

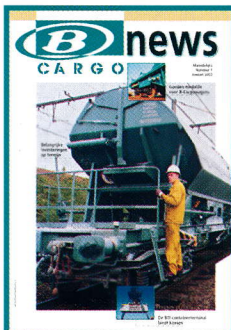
- B-Cargo wordt de klassieke spoorwegvervoerder, gespecialiseerd in massale vervoersstromen van aansluiting tot aansluiting, in de eindbedieningen tussen de klanten en de knooppunten, in de interrangeerverbindingen en in het voortbrengen van internationale langeafstandsdiensten van het type EurailCargo;
- IFB wordt de beheerder van intermodale terminals, de continentale organisator van verkeersstromen voor scheepscontainers, de vervoersexpeditie met overwegend spoorwegactiviteiten en de coördinator van de aspecten inzake maritiem en wegvervoer waar de klanten om verzoeken;
- ABX LOGISTICS wordt de geavanceerde logisticus, de dienst die verspreide ladingen samenbrengt en verdeelt



en die steeds vaker een beroep doet op het spoor om het vrachtvervoer over lange afstand te herpositioneren zodat de actiefstand van het spoorvervoer kleiner wordt. Tijdens het seminarie hadden de deelnemers de gelegenheid om te verwijzen naar de inzet en uitdagingen waarmee de drie polen worden geconfronteerd en om de specifieke vakgebieden van elke partner van de NMBS-Groep te herontdekken.

Ze konden eveneens luisteren naar Serge Kreins, Verantwoordelijke Aankopen spoor- en scheepvaartvervoer bij Usinor Achats en Roger Roels, Regional Director - Europe and Africa, bij P&O Ports. De eerste had het over de verwachtingen van de klant m.b.t. de prestaties, terwijl de tweede zijn visie uiteenzette inzake het containervervoer per schip en de gevolgen voor het continentaal vervoer. In mei e.k. worden nog twee andere seminaries georganiseerd: het eerste over het beleid van de Groep wat het containervervoer per schip betreft, en het tweede over het aanbod voor de zware nijverheid en de staalnijverheid.

KORT



### Investeringen in Antwerpen: bijkomende inlichtingen

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. Men besliste een tweede oeververbinding te maken. Maar in tegenstelling tot wat wij schreven in ons nummer 1 van 2002, wordt het geen brug maar een spoorwegtunnel.

## De elektronische vrachtbrief: steeds eenvoudiger

KORT

Momenteel wordt 50 % van het goederenvervoer vanuit een Belgisch station beheerd met een elektronische vrachtbrief, via het RailEdi-systeem.

### RailEdi: tijdswinst

Ter informatie : de vrachtbrief, een essentieel onderdeel van het vervoercontract, is het borderel dat elk met de trein vervoerd goed begeleidt, zowel in binnenlands als in internationaal verkeer. Het is een document van 5 bladzijden waarop inlichtingen staan over het vervoer : station van vertrek en aankomst, afzender en geadresseerde van de zending, aantal wagens, gewicht van de lading, beschrijving van het goed, enz. Het is niet gemakkelijk om de

vrachtbrief in te vullen. De kans op fouten is groot. Dat brengt onnodige, extra kosten teweeg voor de klant en voor B-Cargo.

Daarom werd het RailEdi-systeem ingevoerd om de vrachtbrief volledig te informatiseren. De voordelen: geen papieren documenten meer, automatische controles op verschillende niveaus om de kans op vergissingen of vergetelheden zoveel mogelijk te beperken. Een PC en een modem volstaan om het NMBS-programma te gebruiken dat onder Windows draait.

Wanneer de vrachtbrief is ingevuld, moet de klant hem niet meer in het station afgeven. De gegevens wor-

den via de modem naar de centrale computers van de NMBS gestuurd.

### Call Center 24 uur op 24

Sedert 2 april 2002 biedt B-Cargo u een nieuwe dienstverlening aan dank zij de hulp van de eenheid Information Technology die de informatica bij de NMBS beheert. Nu staat het Call Center volledig tot uw beschikking voor elk technisch probleem of voor elk probleem dat verband houdt met uw elektronische vrachtbrieven.

De troef van die dienst: hij is 7 dagen op 7 en 24 uur op 24 bereikbaar voor de klant. Telefoonnummer: 02 528 33 00.

## **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.: 04 241 27 76  
Fax: 04 241 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.: 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