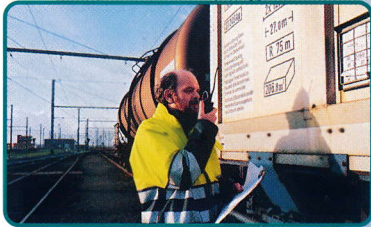




news

C A R G O

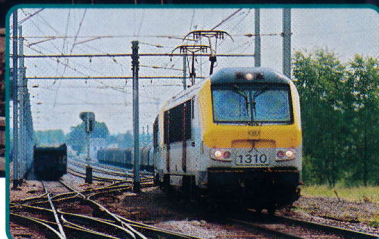
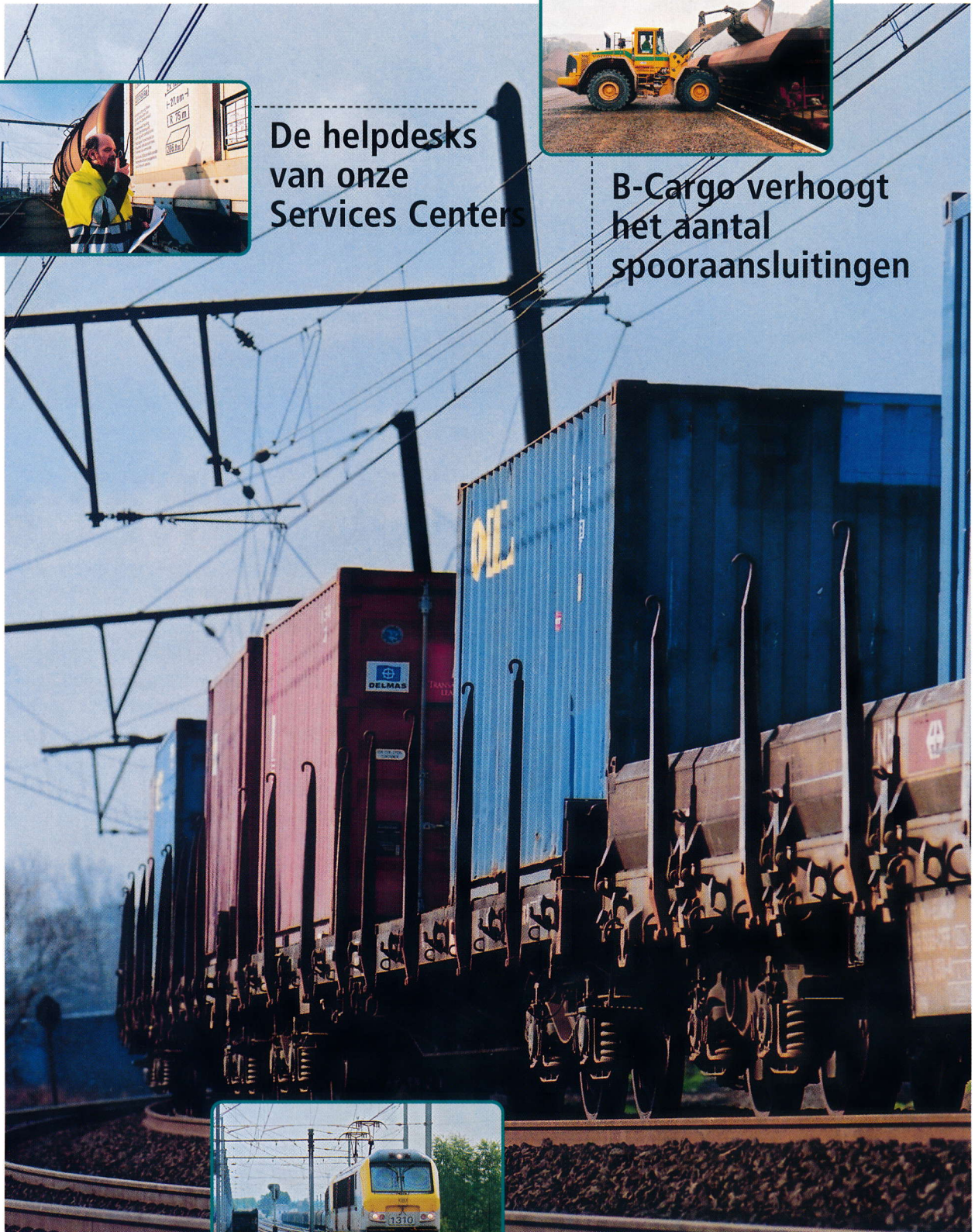
Driemaandelijks
Nummer 1
Maart 2003



De helpdesks
van onze
Services Centers



B-Cargo verhoogt
het aantal
spooransluitingen



Promodi-enquête:
de resultaten



SOWAREC, specialist in het recupereren en recycleren van metalen

SOWAREC (of Société Wallonne de Récupération), een dochter van de firma Galloo, gespecialiseerd in het recyclen van ferro- en non-ferrometalen, verwijdert milieuvriendelijke stoffen uit afgedankte voertuigen. Zodra de wrakken schoon zijn, gaan ze via het spoor naar Menen waar ze worden vermalen. Daarna is het metaal bruikbaar in de staalindustrie.

"De firma SOWAREC is een jaar geleden opgestart in Ghislenghien", zegt Claudio Rodeghiero, directeur van de onderneming. "Ons bedrijf dat erkend is voor het saneren van afgedankte auto's, verwerkt elke maand 1000 tot 1500 ton wrakken. We houden ons aan zeer strikte veiligheids- en milieunormen." Uit de wrakken worden alle milieuvriendelijke elementen verwijderd: diverse vloeistoffen (brandstof, motorolie, rem- en koelvloeistof, enz.), batterijen en banden. Daarna worden de auto's vernietigd en samengeperst en per trein naar de fabriek Galloo in Menen vervoerd waar ze worden vermalen. In dat stadium wordt een destructieattest afgeleverd. De metalen worden dan opnieuw gebruikt door de staalfabrieken om nieuw staal te produceren. "Vandaag recupereren we 85% van het gewicht van het voertuig. Tegen 2015 verwacht Europa dat we 95% halen", aldus Claudio Rodeghiero. Het vernietigen van wrakken is een markt met toekomst in België: van de 100.000 voertuigen die jaarlijks worden afgedankt en in België blijven (de rest wordt uitgevoerd), komen er maar 13.000 terecht in een saneringsfirma voordat ze worden vernietigd.

B-Cargo verhoogt het aantal spooraansluitingen

Tal van ondernemingen die een beroep doen op de spoorweg om hun producten te vervoeren, moeten hun fabrieken op het spoornet aansluiten. Om beter op de vraag van de klanten in te spelen, gaat B-Cargo dus verder met haar beleid om ondernemingen op het spoornet aan te sluiten.

B-Cargo streeft ernaar om zijn klantenbasis uit te breiden, en in vele gevallen betekent dit het uitbreiden van haar netwerk van spooraansluitingen. Dergelijke aansluitingen zijn slechts gerechtvaardigd als er nadien ook regelmatig verkeer mag worden verwacht: de kosten om een aansluiting van een fabriek of een opslagplaats op het Belgische spoornet te installeren, moeten gecompenseerd kunnen worden door de omvang van het vervoer achteraf. B-Cargo werkt momenteel, in nauwe samenwerking met de directie Netwerk (beheerder van de infrastructuur), aan een groot aantal dossiers van nieuwe aansluitingen, en dit niet enkel in de havenzones. Bijvoorbeeld in de cluster van Puurs langs het kanaal, hebben verschillende ondernemingen om een aansluiting gevraagd. Die zouden in 2003 voltooid zijn. Er loopt een ander project voor de nieuwe fabriek van papierproducent StoraEnso in Langerbrugge in de Gentse kanaalzone, een fabriek waar via het spoor grondstoffen en gerecycleerd papier worden aangevoerd en van waaruit de papierproductie vertrekt. Er wordt ook een studie gemaakt van de verlenging van lijn 207 langs het Albertkanaal vanaf Herentals, om een aansluiting op de haventerminal voor binnenvaart en een

trimodale ontwikkeling te realiseren. In Lommel wordt op lijn 19 het industriepark Kristalpark gebouwd. Diverse ondernemingen die er gevestigd zijn, vroegen een aansluiting. Papierproducent Sappi heeft op de lijn 20 Lanaken-Maastricht, die momenteel gesloten is, een aansluiting op het Nederlandse spoornet gevraagd via Wezet. In Genk wil het Italiaanse chemiebedrijf Sadepan een aansluiting op het Belgische net, terwijl de aansluiting van ALZ en van de haven van Genk wordt uitgebreid. Andere projecten hebben betrekking op de Antwerpse haven, zowel op linker- als op rechteroever, onder meer in het Deurganckdok of voor de Katoennatie. In de haven van Gent krijgt het toekomstige Kluisendok op de lijn 55 een aansluiting. En in Zeebrugge is het Toyota-complex niet lang geleden aangesloten, waar men begonnen is met de eerste spoor-expedities. Tenslotte zijn er nog verschillende, vergevorderde projecten in de regio tussen Samber en Maas, in Feluy, Ghlin Baudour, op lijn 285 in Hermalle-sous-Huy en bij het Garocentre in La Louvière.

Het spoor en de waterweg: toekomstige partners

De firma Belle Roche Sablar (BRS) die sinds 2002 de steengroeve Belle Roche in Comblain-au-Pont exploiteert, heeft een logistiek plan uitgewerkt dat het spoor en de waterweg samenbrengt. Ze heeft daarvoor geïnvesteerd in een spooraansluiting die al meer dan 10 jaar buiten gebruik was. "In de exploitatievergunning stond dat we een beroep moesten doen op het spoor. Dat kwam goed uit, want die vervoerwijze heeft het voordeel dat de hinder voor de omwonenden beperkt blijft," aldus Jacques Delapierre, bestuurder van BRS. "We zijn er trouwens van overtuigd dat de mobiliteitsproblemen op termijn zulke proporties zullen aannemen dat men meer en meer verkeer van de weg zal moeten halen." Een trein vervoert de vracht waarvoor anders veertig vrachtwagens nodig zijn. De groeve levert kalksteenslag voor de wegenbouwers (funderingen, beton, bitumineuze mengsels, enz.). "We verzenden nu twee gesloten treinen van 1.330 ton per week tot aan het zuiderdok van Moncin, waar de steenslag in een lichter wordt overgeladen", aldus Marc Neuenschwander, chef van de steengroeven bij BRS. "Op termijn zullen we één trein per dag kunnen verzenden. Als de productie op volle kracht draait, komen we uit op jaarlijks 150.000 ton per spoor."

uw logistieke adviseurs

De Service Centers van B-Cargo zijn bemand door specialisten die deskundig zijn op verschillende gebieden. Ze zijn verdeeld over twee zones: het zuiden wordt geleid door José Deterville, het noorden van het land door Hugo Lambrechts. Beiden werken nauw samen om de klanten van B-Cargo een optimale dienstverlening te kunnen bieden. De helpdesk van die Service Centers is voor onze klanten de one-stop-shop in hun eigen regio.



W ie in de toekomst een logistiek probleem moet oplossen, dient zich niet meer tot verschillende contactpersonen te wenden. Vandaag volstaan twee telefoonnummers: dat van het Service Center voor technisch advies, logistieke vragen, het aanvragen en het opvolgen van wagens en de dienst naverkoop en dat van de commerciële medewerker van B-Cargo in Brussel of binnen het Service Center voor de prijzen en de onderhandelingen over contracten.

De helpdesk van de Service Centers is dus de one-stop-shop waar de klanten een snel antwoord krijgen op al hun vragen betreffende de vervoerlogistiek.

De helpdesk kan u informeren over de positie van uw wagens en het regionale verkeer. Hij is ook uw raadgever voor alle technische kwesties (wagenkeuze, laadwijze of na te leven veiligheidsvoorschriften) en administratieve aangelegenheden (papieren of elektronische vrachtbrief, douaneformaliteiten, enz.).

Met het oog op een voortreffelijke dienstverlening kan de

helpdesk een beroep doen op de hulp van andere teams van het Service Center: voor advies bij het laden, het RID-reglement voor gevaarlijke goederen, de laad- en lostermijnen, enz.

Contacteer uw helpdesk

Antwerpen

Van 6u tot 22u
03 / 204 34 00

Charleroi

Van 7u tot 17u (op wekdagen), van 8u tot 16u (op zaterdag) en van 7u tot 15u (op zondag)
071 / 60 24 02 –
071 / 60 25 08

Gent

Van 5.30u tot 18.30u
09 / 241 32 74-75-76

Genk

Van 6u tot 22u
089 / 32 20 22

Luik

Van 7u tot 17u
04 / 241 27 75-77

Stockem

Van 7u tot 17u
061 / 22 67 49

Zeebrugge

Van 8u tot 16u
050 / 30 29 10



Echte oplossingen voor de toenemende files zijn er nog altijd niet. Vele studies gaan uit van veronderstellingen, die vaak niet juist blijken te zijn. Daarom hebben het Vlaams Economisch Verbond (VEV) en het Centrum voor Industrieel Beleid (CIB) van de KU Leuven samen met B-Cargo, Promotie Binnenvaart Vlaanderen, de SAV en de Vlaamse Havenvereniging gevraagd aan de ondernemingen wat zij zélf van de verschillende transportmogelijkheden vinden. Uit deze bevestigingen - die plaatsvonden in 1999 en in 2002 - kunnen een aantal interessante beleidslessen getrokken worden.

De resultaten

Met de mobiliteitsproblematiek in het achterhoofd vroegen het VEV en het CIB van de KU - Leuven in 1999 zo'n 1580 verladers naar hun keuze van vervoermiddelen. 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 bevestiging kwamen enkele verrassende feiten aan het licht. Zo gaven de gebruikers van een bepaalde vervoersmodus beduidend hogere kwaliteitsscores aan die modus dan de ondernemingen die er geen gebruik van maakten.

Een tweede enquête vond plaats in 2001 en 2002 via het online-instrument Promodi . De enquête gebeurde in samenwerking met B-Cargo (spoor), Promotie Binnenvaart

Vlaanderen (binnenvaart), de SAV (weg) en de Vlaamse Havenvereniging. Hieruit kunnen alvast een aantal conclusies voor het mobiliteitsbeleid getrokken worden.

De resultaten

Uit deze enquête blijkt dat het wegvervoer de onbetwiste leider blijft, maar dat 63% van de potentiële klanten geen toegang heeft tot het spoor. Dit is een uitdaging voor de promotoren van de modal shift om meer in spooransluitingen/terminals te investeren.

42% van de ondernemingen maakt gebruik van een combinatie van verschillende transportmodi (intermodaal vervoer weg + spoor, weg + binnenvaart, spoor + binnenvaart, ...). In 1999 was dit nog 20%.

Een bedrijf dat gebruik maakt van een bepaalde modus, vindt dat die modus beter scoort dan wie er geen gebruik van maakt. Bijvoorbeeld: wie zijn goe-

deren via het spoor vervoert, schat de kwaliteiten van het spoor hoger in dan wie zijn goederen niet via het spoor transporteert. Afgezien van het wegvervoer hebben alle modi last van dit negatieve imago bij de niet-gebruikers. De kwaliteit van binnenvaart, spoor en intermodaal vervoer is in de periode 1999-2002 volgens de gebruikers overigens lichtjes gestegen.

De criteria die gebruikt worden bij de keuze van transport zijn niet enkel de prijs, maar ook de veiligheid, de betrouwbaarheid, de tijdsduur en de flexibiliteit. Deze criteria verschillen in het algemeen onderling relatief weinig in belang. Maar naargelang de afstand, het type van goederen of de sector van de verlader krijgen ze wel een andere volgorde van belangrijkheid. Daarbij valt op dat prijs zeker niet altijd het belangrijkste criterium is bij het bepalen van de vervoersmodus.



Beste klant,

Het jaar 2002 is afgesloten: het eerste semester was eerder teleurstellend, maar het vierde trimester eindigt met een forse heropleving. De algemene balans is eerder positief: hogere tonnage en hogere tonkilometer en ontvangsten.

De kwaliteit van onze dienstverlening is eveneens verbeterd en we blijven ons ten volle inzetten om de geleverde service nog te verbeteren.

Gedurende het hele jaar hebben we speciale aandacht besteed aan de punten die u door ons wilde laten verbeteren:

- beschikbaarheid van het materieel: meer dan 800 bijkomende nieuwe wagens zijn beschikbaar, onder andere voor het staal- en containervervoer;
- proactieve opvolging: dagelijks worden 450 treinen opgevolgd, dit is 30 % meer dan in 2001;
- vereenvoudiging van de procedures: op dit ogenblik worden meer dan 70 % van de vervoerdocumenten bij vertrek elektronisch verwerkt, d.w.z. 40% meer dan in december 2001.

De treinen zijn eveneens trots op het feit dat we op 15 december laatstleden het startsein hebben gegeven aan een organisatie met een uitzonderlijke omvang, die interoperationeel is op een corridor van 600 km. Meer dan 100 treinen rijden dagelijks volgens een totale interoperabiliteit. Drie spoorwegondernemingen hebben hun menselijke en materiële middelen op de corridor Antwerpen-Luxemburg-Bazel gebundeld en leveren zo het bewijs dat oude ondernemingen hun vernieuwingsvermogen niet verloren hebben. Tenslotte werd op 1 november 2002 een nieuwe organisatie ingevoerd voor een perfecte coördinatie tussen IFB en B-Cargo en om onze klanten de best mogelijke service te garanderen.

We verzekeren u dat we die inspanningen in de loop van 2003 onafgebroken zullen volhouden zodat uw tevredenheid nog groter wordt en u nog meer van onze dienstverleningen zult willen gebruik maken. Samen met de teams van B-Cargo en IFB wensen we u een voorspoedig 2003.

Albert Counet

Wilfried Moons

Marc Descheemaeker

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

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
Veenackerstraat 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

Opel start feestelijk met zijn Benelux Express

Deze trein, die nonstop tussen Antwerpen en Bochum rijdt, is het resultaat van een grensoverschrijdende samenwerking tussen DB Cargo, B-Cargo en Railion Benelux.

Opel werkt al lang samen met de spoorwegen: meer dan 95 % van het goederenvervoer tussen de verschillende fabrieken van de onderneming verloopt via het spoor. Maar Opel wilde een betere oplossing voor deze transporten.

Een optimale kwaliteit, levering «just in time» en een redelijke prijs: dat waren de eisen die

Opel aan de spooroperatoren oplegde voor een nieuw vervoerconcept tussen de vestigingen.

Zo ontstond de Benelux Express, die dagelijks tweemaal heen en terug rijdt tussen de Opelfabrieken van Bochum in Duitsland en Antwerpen. Omdat één enkele treinbestuurder en één locomotief voor de verbinding instaan, is het aantal haltes verminderd van vijf tot twee. Bovendien verloopt de verbinding via Emmerich en Essen in Nederland, waardoor het traject twee uur minder in beslag neemt.

De treinen zijn ook langer, 670 m in plaats van de huidige 630 m, en kunnen 1.350 ton vervoeren in plaats van 1.100 ton zoals de andere treinen.

“In het kader van de libelarisering van het goederenvervoer per spoor wil B-Cargo een belangrijke rol blijven spelen”, luidde het commentaar van Albert Counet, General Manager van B-Cargo. “De Opel-Benelux-Express is een goed voorbeeld voor toekomstige samenwerkingen tussen verschillende operatoren gebaseerd op een klantgerichte organisatie”.

Athus-Meuse open voor het goederenvervoer

Op 15 december ll. werd de lijn Athus-Meuse in dienst genomen. Van nu af hoeft het goederenverkeer tussen de industriekernen en de havens van ons land, in hoofdzaak de haven van Antwerpen, en Zuid-Europa niet langer over de lijnen 161 en 162 te lopen die hun verzadigingspunt hebben bereikt.

Na 11 jaar moderniseringswerken is de lijn Dinant-Bertrix-Athus vandaag geëlektrificeerd onder 25 000 volt wisselstroom, de spanning die ook op de meest recente hogesnelheidslijnen wordt gebruikt.

Gevolg van die elektrificatie: de standaard snelheid van de goederentreinen op de lijn is toegenomen van 90 tot 120 km/u., behalve in de vallei van de Lesse tot Houyet en in sommige bochten.

De lijn is nu ook geschikt voor krachtigere locomotieven. Sinds de opening van de lijn Athus-

Meuse in december, kunnen we het reizigersverkeer op die Noord-Zuidas scheiden van het vrachtverkeer: Athus-Meuse is in de eerste plaats bestemd voor het goederenvervoer, terwijl het reizigersverkeer voorrang krijgt op de lijn 162.

Voor onze klanten die goederen verzenden betekent de elektrificatie van Athus-Meuse een beter rendement en een verhoging van de capaciteit op de Noord-Zuidas. Ongeveer 3 miljard bruto tonkilometers, of 15 % van de totale vrachtomzet van de NMBS, gaat jaarlijks over die as. De goederentreinen die België verlaten met bestemming Luxemburg, het oosten van Frankrijk, Zwitserland en Italië rijden over Leuven en Ottignies, nemen de lijn 147 Fleurus-Auvelais en belanden zo op de lijn Athus-Meuse.

Het vrachtverkeer dat de lijn 162 vroeger te verwerken kreeg, onge-

veer 450 treinen per week, verlegt zich nu gedeeltelijk op de as Athus-Meuse. Sinds die lijn open is, rijden er dagelijks 35 goederentreinen (in de twee richtingen). Dat aantal zal nog toenemen.

De NMBS heeft van de modernisering en elektrificatie van Athus-Meuse gebruik gemaakt om haar treindienst tussen Antwerpen/Leuven en het station Bettembourg in Luxemburg op een nieuwe leest te schoeien zodat het verkeer naar Zwitserland, Frankrijk en Italië vlotter kan verlopen. Concreet betekent dit dat er nu vaste rijpaden zijn tussen Leuven en Bettembourg. Voor die regelmaat hebben we rekening gehouden met de veranderingen in de dienstregelingen (ook die werden klokvast gemaakt) die de SNCF en de CFL hebben ingevoerd tussen Bettembourg / Thionville en Bazel.