

ALEX VAN BREEDAM:

'we moeten denken in termen van extended gateways'

Heel wat factoren maken van Vlaanderen, en van België in het algemeen, de ideale locatie voor Europese logistiek. Het uiterst dichte netwerk van wegen, spoorlijnen en bevaar-

bare waterwegen is een van die factoren. Een andere troef zijn ongetwijfeld onze 'gateways' van en naar Europa: de luchthavens van Zaventem en de havens van Antwerpen, Zeebrugge,

Gent en Oostende. Alex Van Breedam, directeur van het VIL (Vlaams Instituut voor de Logistiek), ontwikkelde en verdedigt het concept van "extended gateways".

Vervolg blz 2 >

B-Cargo voltooit haar herstructurering

B-Cargo voltooit momenteel haar in 2002 begonnen herstructurering, om een betere positie in te nemen in een geliberaliseerde omgeving en beter aan uw behoeften te voldoen.

Na de regionale structuur te hebben herzien en de Rail Cargo Centers (RCC's) te hebben opgericht, hervormt B-Cargo momenteel de organisatie van haar centrale diensten. Deze maatregel kan gevolgen hebben voor uw contacten met onze diensten want onze doelstelling bestaat erin meer op u, onze klanten, gericht te zijn.

B-Cargo streeft drie prioriteiten na: de taak van regionale operator, de internationale corridors en specialisatie op bepaalde segmenten.

Deze prioriteiten zitten in het nieuwe organigram verwerkt. Zo moet de filialisering van het commerciële front office ons in staat stellen u te dienen zoals u het wenst en waar en wanneer u het wenst. De concentratie van bepaalde productieactiviteiten op de corridors wordt voortgezet: na SIBELIT dat goede prestaties realiseert inzake kwaliteit, zullen we in 2008 een ander al ver-

gevorderd project vorm geven, meer bepaald naar Duitsland.

Business Management & Planning

We verenigen in één dienst alles wat betrekking heeft op het economische beleid en op de transportplanning op lange en korte termijn. Daar bevindt zich ook de interface met onze commerciële filialen en worden eveneens de ontwikkeling van de nieuwe producten en het beheer van de operaties in het buitenland beheerd.

Productie

Zijn in dezelfde dienst verenigd: alle teams die belast zijn met de productie in real time, met name het Cargo Operating Center, de Rail Cargo Centers en het management van de veiligheidssystemen.

Equipment

Deze dienst concentreert zich op het beheer van het wagenpark, de evolutie van de verantwoordelijkheid naar de commerciële filialen en de erg complexe omvorming naar het systeem van de Contracten voor de Gelijkvormigheid van het Wagengebruik (CUU), die de voor-

waarden zullen bepalen voor het ter beschikking stellen en behandelen van de wagens. Deze dienst is eveneens sterk betrokken bij het op punt stellen van het Nieuwe Commerciële Model, dat het toekomstige kader zal vormen van de internationale spoorsamenwerking.

General Management & Support Services

Alle teams voor strategische ondersteuning zijn gegroepeerd rond de General Manager.

Zo eveneens het change management dat ermee belast wordt alle interne en externe wijzigingsprocessen te sturen en te versnellen, het projectteam IT, de financiën en de administratie, de human resources en de interne communicatie.

Doorheen deze ganse reorganisatie wil B-Cargo ervoor zorgen dat haar activiteit overleeft, door producten op de markt te brengen die beter beantwoorden aan uw verwachtingen, meer bepaald wat kwaliteit en concurrentievermogen betreft.

Onze roeping bestaat erin u goed te dienen!

IN DIT NUMMER

1 Alex Van Breedam: Extended Gateways | 4 VOKA bevordert het spoorvervoer | 5 WCT: een oplossing voor de congestie van de havens | 6 B-Cargo laat een eerste trein rijden | 7 Extra locomotieven voor B-Cargo | 7 Nieuwe trimodale terminal
8 Als onze klanten ons danken



ALEX VAN BREEDAM:

Hij verklaart zich nader:

Vlaanderen, en dat geldt eveneens voor België in zijn geheel, neemt een centrale plaats in binnen Europa, en bevindt zich in de nabijheid van alle grote industriële en consumptiecentra van het continent. Vandaar het grote volume goederen die via onze grote internationale toegangspoorten, ook “gateways” genoemd, worden doorgevoerd.

De concurrentie tussen zeehavens zal zich afspelen in het hinterland

Onze zeehavens zijn momenteel nog erg gericht op de zee en de overzeese invoer van grote volumes. Maar ze hechten nog te weinig belang aan het vervoer van goederen naar het Europese hinterland. In de komende jaren zal de concurrentie tussen de zeehavens vanaf Le Havre tot Hamburg al maar groter worden. Ze zal zich niet in het minst afspelen in het hinterland, want de snelheid en de kost tegen dewelke de goederen naar het Europese hinterland zullen kunnen geraken, zullen doorslaggevend zijn. Het doel is de kosten tussen onze havens en Europa interessant maken.

Hier komt het concept van “extended gateways” aan bod. De term ‘extended gateways’ wijst op een uitbreiding van de traditionele gateways tot het achterland voor het vestigen van logistieke activiteiten. De doelstelling is om logis-

extended



tieke activiteiten te vestigen in de juiste logistieke hotspot, zodat de totale logistieke kost van die activiteit minimaal is voor het bedrijf.

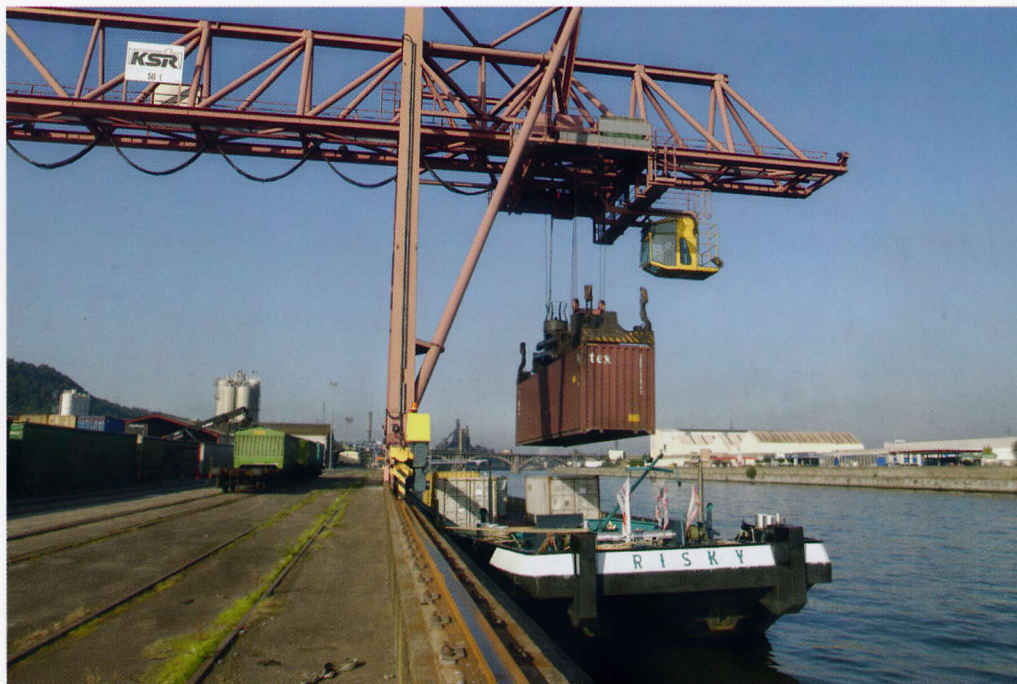
Alex Van Breedam roept een beeld op om dit concept te bepalen: *“De extended gateway is zowat de software die het mogelijk maakt de hardware, de multimodale infrastructuur, te doen werken.”*

Ideaal hinterland voor snelle distributie

Voor logistieke activiteiten van volumieuze producten zijn gateways dikwijls beter geschikt, want die locaties maken het mogelijk extra behandelingen te voorkomen en de kosten van voor- en natransport beperkt te houden. Maar de producten die snel moeten geleverd worden, zouden eerder in het hinterland moeten behandeld worden, een zone die minder te lijden heeft van wachttijden, gebrek aan arbeidskrachten (duurder) en de prijs van het terrein. Op die manier kan voor elke logistieke activiteit de best mogelijke locatie bepaald worden langsheen het hele multimodaal netwerk van onze regio.

Verzameling van de activiteiten nabij de multimodale infrastructuur

Het concept van “extended gateways” steunt dus grotendeels op de concentratie van de goederenstromen door het clusteren van de activiteiten. Door de bundeling van de goederenstromen die



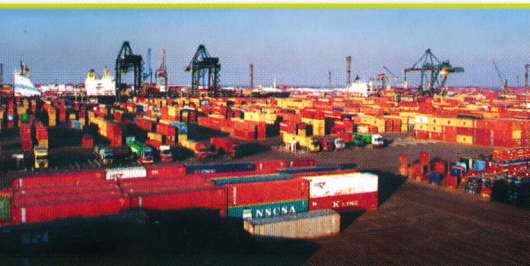
hierdoor ontstaat, komt duurzame multimodaliteit binnen bereik voor bedrijven. Om deze multimodaliteit te ondersteunen zijn er multimodale terminals en platformen nodig. In Vlaanderen kunnen een vijftiental bi- of multimodale platformen onderscheiden worden. Vele logistieke hotspots bevinden zich dan ook in de buurt van deze platformen. Bij het aantrekken van nieuwe investeringen naar deze hotspots moeten bedrijven aangemoedigd worden om hun goederenstromen zoveel mogelijk in te schakelen in de bestaande stromen van de logistieke hotspot. De dikke goederenstromen die hierdoor ontstaan, hebben een gunstige invloed op de totale logistieke kost van de bedrijven die deze goederenstromen genereren. Bovendien zijn dikke goederenstromen een belangrijke stimulans voor duurzame multimodaliteit.

De basisgedachte van de extended gateway is dus dat de logistieke activiteiten op de ideale plek worden verricht naargelang het type goederen en het door die producten verlangde behandelingstype.

Door het clusteren van ondernemingen met complementaire logistieke activiteiten kunnen de transportstromen beter gebundeld worden en eveneens leiden tot een vermindering van de totale logistieke kost voor de ondernemingen.

Het concept extended gateway steunt dus eveneens op de logistieke samenwerking tussen ondernemingen, die onontbeerlijk is voor de massificatie van hun transportstromen en aldus aanleiding moet geven tot een betere benutting van de transportcapaciteit.

gateways



VOKA bevordert het spoorvervoer

De evolutie van de sector van het goederenvervoer per spoor en de door B-Cargo aangeboden diensten zijn nog onvoldoende gekend bij de ondernemingen. Vanuit dit gegeven belegt VOKA, het Vlaamse netwerk van ondernemingen, plaatselijke informatievergaderingen voor bedrijfsleiders.



VOKA en B-Cargo hebben een samenwerkingsakkoord ondertekend om samen bij de Vlaamse ondernemingen meer bekendheid te geven aan de veranderingen in de sector van het goederenvervoer per spoor en aan de mogelijkheden die door het spoor worden geboden, complementair aan de waterweg en de weg. Via dit initiatief wil VOKA de ondernemingen ondersteunen bij het organiseren van hun vrachtvervoer en wil het een positieve impuls geven aan het tot stand komen van een betrouwbare en duurzame mobiliteit.

stand te brengen. In Mechelen zijn ook twee vertegenwoordigers van klantondernemingen uitleg komen geven over het vervoerplan dat werd ingevoerd en dat meer bepaald een beroep doet op het spoor.

IVAREM

IVAREM is de intergemeentelijke vereniging voor duurzaam afvalbeheer van de regio Mechelen. Ze staat in voor de selectieve ophaling van huis tot huis, het exploiteren van de containerparken en glascontainers, het recycleren en de eindverwerking van de afvalstoffen in 10 gemeenten van de Mechelse regio. De ophaling wordt georganiseerd vanuit Mechelen, de verwerking gebeurt in Lier en Geel, en 11 containerparken staan ter beschikking in de betrokken gemeenten.

IVAREM heeft in 2003 geopteerd voor het spoor. Sinds 2005 vervoert de maatschappij haar afvalcontainers vanaf het platform van Muizen, in de buurt van Mechelen, naar Geel, waar zich de mechanisch-biologische scheidingsinstallatie bevindt. Ze maakt gebruik van gesloten containers van 20 voet waarmee gemiddeld 10 ton afval kan worden vervoerd. Zo wordt er in totaal ongeveer 30.000 ton afval per trein naar de verwerkingsinstallatie vervoerd. In de praktijk vertrekt er dagelijks om 18.00 uur een trein vanuit Muizen. Hij komt 's anderendaags rond 11.30 uur aan in Geel, via Antwerpen-Noord en Herentals. Om 18.00 uur vertrekt de trein opnieuw naar Muizen via hetzelfde traject, waarna hij ter bestemming in Muizen aankomt om 8.00 uur.

Ambrogio

De firma Ambrogio, die ook gebruik maakt van het spoor vanaf haar privé-

terminal in Muizen, is gespecialiseerd in intermodaal spoor-wegvervoer en het concentreren van industriële producten in brede vervoersstromen. Tot haar klanten behoren Ineos, Totalfina, Exxon, Lever, Bayer, Nestlé, Danone, Barilla, BASF enz.

Tussen Muizen en Italië rijden er wekelijks in elke richting 9 treinen: 6 naar Milaan en 3 naar Turijn. Er worden ook andere bestemmingen bediend zoals Le Boulou in Frankrijk voor vervoer met bestemming Oost-Spanje, of Mouguerre



Informatievergaderingen

Concreet zijn VOKA en B-Cargo gestart met het beleggen van plaatselijke informatievergaderingen voor bedrijfsleiders, met de medewerking van Infrabel, spoorweginfrastructuurbeheerder, en het Vlaams Instituut voor de Logistiek – VIL.

Die ontmoetingen bieden B-Cargo, VOKA, Infrabel en IFB de gelegenheid hun rol toe te lichten alsook de diensten die ze aanbieden om via de multimodale platformen vervoersstromen tot



voor verzendingen naar West- en Centraal-Spanje en Portugal, of nog Manchester in Groot-Brittannië. Tot slot stippen we nog aan dat er wekelijks in elke richting 5 treinen rijden tussen de Italiaanse terminals en Karlsruhe en Neuss, in Duitsland. Voor Ambrogio en haar klanten vormt het spoor ook een uitgelezen vervoerwijze op lange afstanden. En hun terminal van Muizen is hierbij een gewaardeerde troef.

WCT: een oplossing voor de congestie van de havens

De trimodale WCT-terminal werd elf jaar geleden in Meerhout aan-gelegd. Hij heeft een ideale ligging tussen de autoweg, het Albertkanaal en een spoorlijn.



De WCT-terminal werd in 1996 geopend, op vraag van de plaatselijke industrie. In elf jaar is de terminal stevig gegroeid. Terwijl in 2005 het door de terminal behandelde volume 105.000 containers bedroeg (d.i. 175.000 TEU), wordt dit voor 2007 op 130.000 containers (d.i. 225.000 TEU) geraamd. WCT heeft dit succes uiteraard aan zijn strategische ligging te danken, nabij de E313 Antwerpen-Luik, langs het Albertkanaal en dicht bij de spoorlijn Herentals-Meerhout.

Prestigieuze klanten

De terminal werd in juli 2006 overgenomen door de Australische investeringsmaatschappij Babcock & Brown en sluit zich aldus aan op een ruim netwerk van goed gelegen terminals, meer bepaald in Engeland, Zwitserland en Spanje.

WCT Meerhout heeft prestigieuze klanten die alle binnen een omtrek van 30 kilometer gevestigd zijn: we vermelden bv. Nike, Exxon, BP, McDonald's, Casa, Bosal, Estée Lauder, Umicore, Tessenderlo Group, Kuehne & Nagel,



Toro, Dow, Philips, Alcoa, Hyundai, Toyota, Harley-Davidson, Ikea enz. Om de aanzienlijke volumes in doorvoer op de site te behandelen, beschikt WCT over een opslagoppervlakte van 80.000 m² en kades met een lengte van 350 meter. De terminal is open van 6u 's morgens tot 21u en stelt 45 personen tewerk. Voor zijn dienst "port to door" kiest WCT uit binnenvaart, weg en spoor het meest aangewezen vervoermiddel.

Binnenvaart, weg en spoor

Over het water doet WCT de havens van Antwerpen (wekelijks 8 lichters), Zeebrugge (wekelijks 3 lichters), Rotterdam (wekelijks 5 lichters) en Amsterdam (wekelijks 3 lichters) aan.

Over de weg genereert WCT dagelijks ongeveer 300 transporten. De terminal huurt elke dag ongeveer 65 vrachtwagens om de containers naar de klantensites te verzenden of ze daar op te halen.

En per spoor heeft WCT in 2006 een regelmatig vervoer van wekelijks 4 verbindingen naar Zeebrugge ingelegd. Het vervoer werd ontworpen met IFB. B-Cargo zorgt voor de tractie, de behandeling van de wagens op de spooraan- sluiting en in Zeebrugge. De doorvoer- tijd bedraagt 5 uur, met een regelmaat van 95%. WCT is van plan op termijn andere havens en andere terminals in Europa te bedienen.

B-Cargo laat een eerste trein rijden op het historische tracé van de IJzeren Rijn

B-Cargo is de eerste die rijdt op het historische tracé van de IJzeren Rijn. Deze belangrijke lijn voor het goederenverkeer tussen de haven van Antwerpen en het Ruhrgebied in Duitsland was al sedert lang in onbruik.

Op 26 februari om 10 uur vertrok een trein van B-Cargo van de terminal van de Main Hub, in de haven van Antwerpen, met bestemming Duisburg. De goederentrein bereikte deze Duitse industriestad via de beruchte IJzeren Rijn.

Dit uitzonderlijke traject werd gerealiseerd in perfecte samenwerking met Railion en ProRail.

B-Cargo is bereid om de lijn te berijden

Het dossier over de reactivering van de IJzeren Rijn is al jaren het voorwerp van belangrijke besprekingen tussen Nederland en België. De laatste trein die op het historische tracé van deze lijn reed, vertrok in 1993. NMBS wil nu

een duidelijk teken geven en profileert zich, samen met haar afdeling goederen B-Cargo, duidelijk ten gunste van een snelle heractivering van de IJzeren Rijn en B-Cargo is bereid de lijn te berijden.

Momenteel moet tussen de haven van Antwerpen en Duisburg nog drie keer van locomotief worden gewisseld. Zodra de IJzeren Rijn opnieuw volledig geactiveerd is, zal de totale rittijd met de helft verminderen en zal hij van 6 uur (nu) tot 3 uur herleid zijn.

Met de locomotieven type 77 beschikt B-Cargo over krachtig dieseltractiemateriaal om de IJzeren Rijn te berijden. Het betreft multifunctionele voertuigen die rangeerbewegingen kunnen uitvoeren en lange afstanden kunnen afleggen voor het goederenvervoer. Een twintigtal van die locomotieven zijn uitgerust en gehomologeerd om te kunnen rijden op het Nederlandse en Duitse spoornet.

Andere interessante projecten voor B-Cargo

In België blijft de haven van Antwerpen en omgeving de drijfkracht van de activi-

teiten van B-Cargo. Wat het goederenvervoer betreft, zijn 3 projecten beslissend voor de toekomst. Eerst is er de bouw van de infrastructuur rond het Deurganckdok en de uitbouw aan de linkeroever van de Schelde. Vervolgens, om zo goed mogelijk de goederenstromen tussen rechter- en linkeroever van de Schelde te organiseren en de capaciteitsproblemen van de Kennedytunnel te kunnen oplossen, is NMBS voorstander van een snelle verwezenlijking van de Liefkenshoektunnel. Tenslotte moet nog de tweede spoorwegtoegang tot de haven van Antwerpen worden gerealiseerd. Deze verbinding is onontbeerlijk om de goederenstromen te ontlasten die gaan via het knelpunt Antwerpen-Noord. De IJzeren Rijn biedt perspectieven op lange termijn en ongeacht de realisatie van de voornoemde projecten blijft reactivering ervan even belangrijk. B-Cargo weerspiegelt vandaag de ambitie van NMBS om een hoofdrol te blijven spelen met betrekking tot het goederenvervoer per spoor en op internationaal vlak voor bepaald verkeer te wedijveren met de concurrentie.



Extra locomotieven voor B-Cargo

B-Cargo heeft bij de firma Angel Trains een contract afgesloten voor het huren van 40 vierspanningslocomotieven type TRAXX van de firma Bombardier.

Deze elektrische locomotieven zijn specifiek voor het goederenvervoer ontworpen. Ze kunnen rijden met een snelheid van 140 km/u en ladingen tot 2000 ton bruto vervoeren. Ze worden gehuurd voor een periode van 10 jaar en maken het mogelijk, van zodra de lijn Montzen-Aken geëlektrificeerd zal zijn (einde 2008), dat treinen naar Duitsland kunnen doorrijden.

Deze locomotieven zijn eveneens gehomologeerd en voorzien van de nodige beveiligingsapparatuur om in Duitsland, Nederland (Betuwelijn



inbegrepen) en in ons land te rijden. Volgens het leveringsschema worden de locs tussen juli 2008 en juli 2009 aan B-Cargo overgedragen. Tijdens de huurperiode gebeurt alle onderhoud in

een tractiewerkplaats van de NMBS met eigen personeel onder de verantwoordelijkheid en volgens de richtlijnen van de leverancier die eveneens voor de vervangingsstukken zorgt.

Nieuwe trimodale terminal voor Haven van Antwerpen

NMBS dochter IFB en Boortmalt, deel van de Franse Epis-Centre groep, openden een nieuwe trimodale terminal in het hart van de Haven van Antwerpen: ATO, Associated Terminal Operators, een 50/50-joint venture. Daarmee reikt de NMBS groep, in samenwerking met Boortmalt, nogmaals een multimodale oplossing aan voor de ontsluiting van de Haven van Antwerpen.

De haven van Antwerpen heeft nood aan verbeterde verbindingen met het hinterland. ATO ondersteunt de havengemeenschap door het aanbieden van innovatieve multimodale oplossingen die verdere groei mogelijk maken, gebruik makend van maatschappelijk aanvaarde oplossingen.

Het multimodale vervoer is daarenboven voor de cargo-divisie van NMBS de belangrijkste groeisector. Dochter IFB staat in voor ontwikkeling van deze voor B-Cargo strategisch belangrijke activiteit om zich sterker te positioneren in een geliberaliseerde spoormarkt.

Met de oprichting van de nieuwe trimodale terminal door IFB en Boortmalt concre-

tiseert de spoorgroep verder haar ambities om een belangrijke multimodale speler te worden in de Europese markt.

IFB zal via de nieuwe trimodale ATO terminal de groeiambities van de Haven verder ondersteunen door het aanbieden van spoorproducten op middellange tot lange afstand. Dit bovenop de onlangs gelanceerde verbindingen met Duisburg en Straatsburg.

De maritieme kaaien worden vanaf de Zomerweg per barge of per truck bediend. Verder zijn er dagelijkse verbindingen met o.a. Basel, Milaan, Turijn, Barcelona en Bettembourg.



Als onze klanten ons danken...

B-Cargo belast zich er mee noodtoestanden te beheren en te voorkomen dat ze een schadelijk commercieel effect hebben op de klanten. Twee gevallen ter illustratie.

STVA

Enkele weken geleden diende een STVA-trein uit Zwitserland, die geblokkeerd stond, zonder geplande dienstregeling en voorziene locomotief, de volgende ochtend in Aken aan te komen zodat B-Cargo de wagens na overname van onze partner in Duitsland snel kon doorrijden tot de bestemming in België. De trein bestond uit lege wagens en stond door de gure weersomstandigheden in Duitsland geblokkeerd. Hij werd vol ongeduld verwacht in Zeebrugge om onmiddellijk opnieuw te worden geladen en de avond zelf weer zijn normale traject terug naar Zwitserland te rijden. Meer dan 600 auto's wachtten in Zeebrugge op vervoer, voor een bijzonder belangrijke commerciële operatie van Toyota de volgende dagen. Voor B-Cargo was het een gunstige gelegenheid om aan te tonen dat zij – samen de partner spoorwegonderneming – het onmogelijke kon verwezenlijken.

Dankzij het COC in Brussel en de ploegen die meer bepaald in Zeebrugge gestationeerd zijn, kon de trein door B-Cargo vanuit Duitsland volgens de wensen van de klant tijdig naar Zeebrugge worden gereden. Tot grote tevredenheid van STVA en Toyota.

VOLVO

Een van de treinen voor Volvo Logistics in Gent-Zeehaven, strandde onlangs met grote vertraging (wegens hevige stormweer in Scandinavië en Noord-Duitsland) net in het weekend in Antwerpen-Schijnpoort, net voor sluitingsuur van het station. De lading op de trein werd echter dringend verwacht door de klant.

Probleem: de trein moest opnieuw vertrekken in de tijdspanne van sluiting van Antwerpen-Schijnpoort en zou op zondag aankomen in Gent terwijl dan eveneens het station en de haven van Gent gesloten was.

Dankzij de interventie van het personeel van de RCC's, van het COC, van Infrabel en van de treinbestuurders, kon het vervoer probleemloos plaatsvinden. Tot grote tevredenheid van Volvo Cars Corporation.



B-CARGO

TOT UW DIENST

CENTRALE DIENSTEN

1070 BRUSSEL
Tweestationsstraat 80
Tel.: 02 525 86 62
Fax: 02 525 86 35
www.bcargo.com
cargo@b-rail.be

IN UW STREEK

2030 ANTWERPEN
Smalle Weg, 100
Tel.: 03 204 49 49
Fax: 03 204 49 94

4031 LIÈGE
Rue Denis Lecocq, 2
Tel.: 04 241 27 77
Fax: 04 241 27 82

6000 CHARLEROI
Quai de la Gare du Sud, 1
Tel.: 071 60 37 54
Fax: 071 60 37 48

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 74
Fax: 09 241 31 57

3600 GENK
Paniswijerstraat 92
Tel.: 089 32 20 00
Fax: 089 32 20 01

IN HET BUITENLAND

BASEL
Tel.: +41 61/270 92 20
DUISBURG
Tel.: +49 203/54 479 10

B-CARGO NEWS

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

Verantwoordelijke uitgever:

Albert Counet
Tweestationsstraat 80
1070 Brussel

Foto's: NMBS-Holding