



# RAILROUTE 81





*In de hoedanigheid van Minister van Verkeer bevind ik me soms in een delicate en netelige positie om als het ware te moeten arbiteren tussen het Spoor en de Weg.*

*Daarom benut ik elke mogelijke gelegenheid om te onderstrepen dat deze twee vervoerswijzen niet noodzakelijk tegengesteld zijn, maar dat ze ook complementair kunnen werken.*

*Welnu, bepaalde technieken zoals het gecombineerd vervoer, zijn precies efficiënte middelen om deze complementariteit in de hand te werken.*

*Enkel het feit een oplegger op een spoorwagen te hijsen, heeft een opmerkelijke vereenvoudiging van de behandeling tot gevolg, en daaruit voort vloeiend een aanzienlijke tijdwinst. Dat hoeft geen betoog.*

*Het probleem van het te grote laadprofiel werd omzeild door eenvoudigweg de wagenvloer te verlagen daar waar de wielen van de oplegger zich bevinden; vandaar de pittoreske benaming "KANGOEROE".*

*De ervaring heeft aangetoond dat deze techniek beantwoordt aan een behoefte. Sedert de aanvang in 1972 werd deze trafiek in 1979 verviervoudigd: hij steeg van 4000 naar 15.000 vervoerde eenheden. Anderzijds ontwikkelt een aanverwante techniek, het HUCKEPACK-verkeer, zich sinds 1977 gelijklopend.*

*De laatste resultaten tonen aan dat de vooruitgang in stijgende lijn verder gaat. Een opmerkelijk feit rekening houdend met de negatieve invloed die de huidige conjunctuur uitoefent op het transportvolume.*

*Dat houdt natuurlijk in dat men over adequaatte infrastructures beschikt die in volle ontwikkeling zijn te Brussel, Antwerpen, Charleroi, Luik, Oostende en Zeebrugge.*

*De datum waarop ik deze regels neerschrijf geeft mij de gelegenheid om u samen met mijn wens voor de verdere groei van het gecombineerd vervoer, ook mijn beste wensen aan te bieden voor 1981. Moge geluk en gezondheid het deel zijn van allen die leven voor het Spoor of voor de Weg ... of voor beide.*

Guy SPITAEELS  
Vice Eerste Minister  
en Minister van Verkeerswezen



Het is louter toeval dat, dit jaar, de traditionele nieuwjaarswensen van de handelsdirecteur van de NMBS verschijnen in dit extranummer van ons tijdschrift, speciaal gewijd aan de diverse aspecten van het "gecombineerd vervoer".

Als u het met mij eens zijt dat voor een goed commercieel beleid, men alle geboden kansen moet te baat nemen, dan zult u het zeker goedvinden dat ik dan mijn beste wensen die ik u en uw onderneming aanbied, in het teken stel van de weldoende invloed van de samenwerking in het algemeen en van de samenwerking spoor/weg in het bijzonder.

Voor mij is "samenwerking" nog steeds het sleutelwoord voor degenen die in de huidige conjuncturele context hun zaak als verantwoordelijke leiders wensen te beheren. Ik verheug me dan ook in de samenwerking op transportgebied die zich vandaag de dag heeft geconcretiseerd in het gecombineerd vervoer. En dat om twee essentiële redenen:

— Net zoals elke samenwerking is het gecombineerd vervoer het produkt van een dialoog tussen mensen: een dialoog die niet zo gemakkelijk tot stand kwam omwille van de ingesteldheid van de mensen die stuk voor stuk hun specifieke belangen verdedigden ten opzichte van concurrerend geachte technieken.

— Het concrete resultaat betekent een uitbreiding van de transportmogelijkheden aangeboden aan de bedrijven.

Meer algemeen beschouwd was ik steeds en ben het nog, een vurig voorstander van de formule "dialoog - onderling overleg - samenwerking", die ik heel wat succesrijker en positiever vind dan een harde confrontatie in belangenconflicten.

De confrontatie slaat dikwijls diepe bressen in de relaties en laat enkel verliezers achter. Eens de samenwerking gerealiseerd - zelfs als resultaat van een soms lange en ontgoochelende samenspraak - wordt ze een factor van stevige en voortdurende vooruitgang. Men kan makkelijk aannemen dat de belangen tussen een bedrijf dat zijn distributiekosten tracht te drukken en de vervoerder die over zijn rentabiliteit dient te waken, op het eerste gezicht sterk divergerend zijn. Maar de ervaring opgedaan bij onderhandelingen toont aan dat de formule "dialoog - overleg - samenwerking" vaak leidt tot onverhoopt gunstige resultaten voor beide partijen. Een gecoördineerde politiek tussen het bedrijf en de vervoerder stelt de partners (ex-antagonisten) in staat hun investeringen te rationaliseren, zich efficiënter te organiseren en nieuwe afzetmogelijkheden te scheppen, wat uiteindelijk aan een ruimere gemeenschap ten goede komt.

Ziedaar hoe ik er toe kom u te zeggen hoezeer ik wens dat alle bedrijven, producenten van goederen en diensten, er zich zouden op toeleggen hun inspanningen te bundelen derwijze dat we uit het actuele conjuncturele slop geraken. We moeten het nog niet verergeren met steriele en negatieve confrontaties. Laat ons nooit vergeten dat bedrijven geleid worden door mensen, en dat geen mens moet hopen een beter bestaan te zullen leiden door zijn medemens tot een slechter bestaan te dwingen.

F. DE HAECK  
Handelsdirecteur



De aanwezigheid van de maatschappij TRW op het Bedrijfswagensalon is een welgekomen aanleiding voor ons om samen met de NMBS dit informatiedocument dat handelt over de door TRW aangewende technieken, zijn trafiek en zijn commerciële bedrijvigheid, te publiceren.

Zoals Dhr De Haeck het daarnet formuleerde is het gecombineerd vervoer rail-route een nauwe samenwerking tussen twee exploitanten van concurrerend geachte technieken.

Meerdere motieven liggen aan de basis van deze samenwerking, onder meer het besef dat een ruïneuze concurrentie tot niets leidt en de idee dat actueel alle krachten dienen gebundeld om passende oplossingen te vinden voor de huidige economische problemen.

De snelle groei van de vervoerstechniek rail-route blijkt uit de reeds behaalde resultaten, maar het systeem bekleedt op verre na nog niet de optimale plaats dat het binnen enkele jaren moet bezetten.

Het gecombineerd vervoer rail-route is en blijft een wegtransport, gezien de vervoerder die zich tot TRW wendt de ganse commerciële controle over de operatie behoudt. De spoorweg van zijn kant staat in voor de nodige uitrusting en de middelen van een massavervoerder.

Ik moet hier benadrukken dat TRW zich niet wil beperken tot alleen maar deze ondernemingen die in het buitenland over contacten en middelen beschikken maar de bedoeling heeft haar waaier van diensten uit te breiden en ook de andere vervoerders van de voordelen te laten genieten. In die optiek bestudeert TRW momenteel het oprichten van een nieuw systeem, meer geschikt voor kleine wegtransportondernemingen, nl. de rijdende autosnelweg.

De samenwerking tussen de twee partners strekt veel verder dan alleen het nationaal territorium; verscheidene spoorwegnetten dienen zich onderling te verstaan om de voorwaarden te scheppen die vruchten kunnen afwerpen voor het algemeen belang.

De maatschappijen voor gecombineerd vervoer, verenigd in de schoot van de UIRR, coördineren van hun kant hun inspanningen om een maximale "service" te verlenen aan de gebruikers.

Het verheugt mij dat wij zowel bij de nationale als de internationale autoriteiten een steeds ruimer gehoor vinden wat een nog betere coördinatie voor de toekomst laat veronderstellen.

Bij de aanvang van dit nieuwe jaar 1981 spreek ik de wens uit dat deze samenwerking doorgezet en verstevigd worde en dat zij op het economisch en sociaal vlak de uitwerking moge hebben die de moderne samenleving ervan verwacht. De nauwe samenwerking tussen onze twee vervoerssystemen is daarvan de waarborg.

Fl. A. De Vos  
Voorzitter TRW.

# HET GECOMBINEERD VERVOER RAIL-ROUTE



## De techniek onder de knie

De te overwinnen technische problemen waren zeker niet gering; deze waren verschillend in functie van de benaderingswijze van het probleem. Het belangrijkste was binnen de grenzen te blijven van het laadprofiel. Het is namelijk zo dat men niet zo maar eenvoudigweg een tractor plus oplegger met toch omvangrijke afmetingen op de spoorwag kan plaatsen. Er dient met zoveel factoren rekening gehouden: de totale hoogte, de breedte, de gemiddelde snelheid, de overschrijding van bouwkundige kunstwerken, het gevaar voor de bovenleidingen...

Twee technieken hebben zich gelijklopend ontwikkeld:

- de ene, van Duitse oorsprong, Huckepack genaamd, houdt meer rekening met de opleggers en past derhalve zoveel mogelijk de spoorwag aan.

- de andere, van Franse oorsprong, Kangoeroe genaamd, streeft meer naar een doorgedreven aanpassing van de oplegger, terwijl de spoorwag eenvoudiger blijft.

Beide systemen zijn zodanig opgevat dat bij het laden en lossen de oplegger zowel horizontaal-hij wordt gewoon op de spoorwag gereden - als verticaal kan behandeld worden. In het laatste geval wordt de oplegger opgelicht door een kraan en derwijze op de spoorwag geplaatst dat de wielen in een kuil vallen, wat de totale hoogte van de lading vermindert.

Vervolgens heeft men de idee gehad het wielenset van de oplegger te verwijderen om enerzijds het volume en anderzijds het gewicht te verminderen. Bij vertrek en aankomst is er een wielenset voorhanden om de terminale trajecten via de weg af te werken. Deze nieuwe techniek noemt: laadbak.

Het is mogelijk het probleem op een nog andere wijze te benaderen: de gehele vrachtwag wordt verspoord, tractor plus oplegger. De vrachtrijder vindt gedurende de reis een "onderkomen" in een ligrijtuig, ingeschakeld in dezelfde trein. In dergelijk geval, is de wagenvloer maximaal verlaagd. Deze in Duitsland toegepaste techniek wordt "rollende landstrasse" genoemd.

Het is klaar dat welk systeem men ook toepast, het gecombineerd vervoer enkel rendabel kan zijn vanaf een zekere afstand. In België is het dus essentieel internationaal gericht.

## Groeiende samenwerking

De volgende cijfers tonen ons de trafiekevolutie, per laadcentrum, opgetekend tijdens de laatste jaren.

Het wegvervoer heeft zich tijdens de eerste naoorlogse jaren snel ontwikkeld en bekleedt heden ten dage een heel belangrijke plaats in het economisch bestel.

Het succes is vooral te danken aan de kwaliteit van deze snelle deur-aan-deur dienst. Mede door de openbare investeringen en de technische vooruitgang is de weg nu bij machte bijna om het even welk goed te vervoeren van om het even welke plaats naar om het even welke plaats.

Maar de vrachtwagens rijden sneller en sneller, met steeds maar zwaardere ladingen. Aldus waren de regeringen genoodzaakt de investeringen voor de weginfrastructuur op te drijven en de gemeenschap diende de stijgende energieuitgaven te dragen.

Vandaag de dag tracht iedere staat zijn afhankelijkheid van de petroleumprodukten te verminderen. Anderzijds, doordat de vrachtwagens steeds grotere afstanden dienen te overbruggen, rijzen er ernstige problemen; de vrachtrijders zijn minder en minder te vinden voor een meerdaagse afwezigheid ver van huis en ver van de werkzetel.

De tijd was dus rijp om een formule op de markt te gooien waarbij de vrachtwagens over het grootste deel van het traject vervoerd werden per spoor, en enkel de terminale trajecten een weg-aangelegenheid bleven. Deze techniek kreeg de naam "rail-route-vervoer".

De grootste te nemen hindernis om deze techniek populair te maken was van psychologische aard; de wegvervoerders werden klant bij een "concurrent" om hun taak uit te voeren. Om te slagen diende men dus eerst een geest van samenwerking te scheppen tussen de concurrerende transportwijzen om te streven naar de economische realisatie van een gemeenschappelijk objectief.

Toch enkele toelichtingen bij deze tabel. Indien het aantal vervoerde opleggers kon verzesvoudigd worden in een tijdspanne van 6 jaar, dan is dat deels te

Jaar	Brussel	Châtelineau	Bressoux	Antwerpen	Oostende	Zeebrugge	Totaal	Index
1975	1.776	815	295	—	—	—	2.876	100
1976	3.840	2.958	295	288	—	—	7.381	255
1977	5.569	2.229	1.086	1.311	20	—	10.215	352
1978	6.696	2.413	1.657	2.127	1.197	—	14.090	486
1979	8.309	2.270	1.859	2.990	1.906	—	17.334	600
1980 (6 maand)	3.953 (1)	1.824 (1)	1.286	1.483	1.178	124 (2)	9.843	—
1980, extrapolatie over het gehele jaar (verdubbelde trafiek t.o.v. het eerste semester)							19.696	680

(1) Trafiekonderbreking te Brussel van 25-4 tot 19-6-80; trafiekoverdracht naar Châtelineau

(2) Aanvang trafiek in april, dus cijfers over 3 maand i.p.v. 6 maand.

danken aan de ingebruikneming van nieuwe behandelingscentra daar waar er trafiek kon verwacht worden. De "havencentra" hebben in de loop van het eerste semester 1980 ongeveer één derde van de totale Belgische trafiek aangebracht, laten we dat niet vergeten.

Sommigen beschouwen als inherent aan de formule dat de oprichting van behandelingscentra in België tot het stricte minimum moet beperkt blijven; de afstanden in ons land zijn immers niet heel groot en de wegvervoerders kunnen makkelijk terminale trajecten aan die de 100 km niet overschrijden. De ervaring leert ons evenwel dat de decentralisatie de trafiekontwikkeling ten goede komt: de inplanting in nieuwe verkeersstromen voegt zich bij de gestadige vooruitgang van de reeds goed lopende trafieken. De klant is gevoelig aan het feit dat de vervoerder hem tegemoet komt.

Wat vereist is opdat deze gunstige trend zich verder zou doorzetten, is een geest van samenwerking scheppen met daarbij al wat nodig is voor de tot stand koming.

De wegvervoerders stonden steeds wantrouwig t.o.v. hun concurrent. Zij vreesden een offensief tegen hun activiteiten opgezet door de machtige spoorwegorganisaties.

Het is zo dat het rail-route-vervoer zeker niet de overname beoogt van de wegtransporten, maar enkel een vlotte samenwerking, een gemeenschappelijke bijdrage in de transportactiviteiten, waarbij de wegvervoerder de gehele controle bewaart.

De maatschappij die deze trafiek beheert, TRW, is enkel en alleen samengesteld uit wegvervoerders. De inbreng van het spoor beperkt zich uitsluitend tot de tractie van terminal tot terminal. De aard van de goederen, alsook de herkomst of bestemming zijn van generlei belang. De spoorweg kent zelfs de klanten van de wegvervoerder niet. Maar hij weet anderzijds wel dat bij zuiver spoorvervoer van een gedeelte van deze goederen, de gestelde rendabiliteitsdrempel niet zou bereikt worden, wat natuurlijk een slechte zaak zou zijn.

Tot slot, dient de "gecombineerde" dienstverlening evenwaardig te zijn aan deze geleverd door de weg.

De wegvervoerder die eens een vracht heeft toevertrouwd aan het rail-route-vervoer mag zeker geen reden hebben om terug te keren tot de weg, enkel omdat hij niet goed zou bediend zijn of omdat hij te veel dient te betalen.

In deze geest van samenwerking kan de trafiek zich verder ontwikkelen; er moet een gestage vooruitgang zijn. Het is een oplossing voor de veelvuldige problemen die zich vandaag de dag stellen en waarmee we ook nog in de toekomst zullen gecombineerd

worden bij de ontwikkeling van de betrekkingen tussen de economische gemeenschappen.

### Eigentijdse problemen

De energiemoeilijkheden van de laatste tijd moeten logischerwijs leiden tot een verhoogd gebruik van het spoor om het verbruik te drukken van een energiebron die steeds maar duurder en schaarser wordt. De sociale problemen voortvloeiend uit het feit dat elke vrachtwagen bemand moet zijn, moeten onvermijdelijk leiden tot een werktijdverkorting en de daaraan gekoppelde stijging van de transportkosten. De verkeersongevallen belasten ook het budget van de gemeenschap, onafgezien van de eventuele familiale drama's die ze voor gevolg hebben.

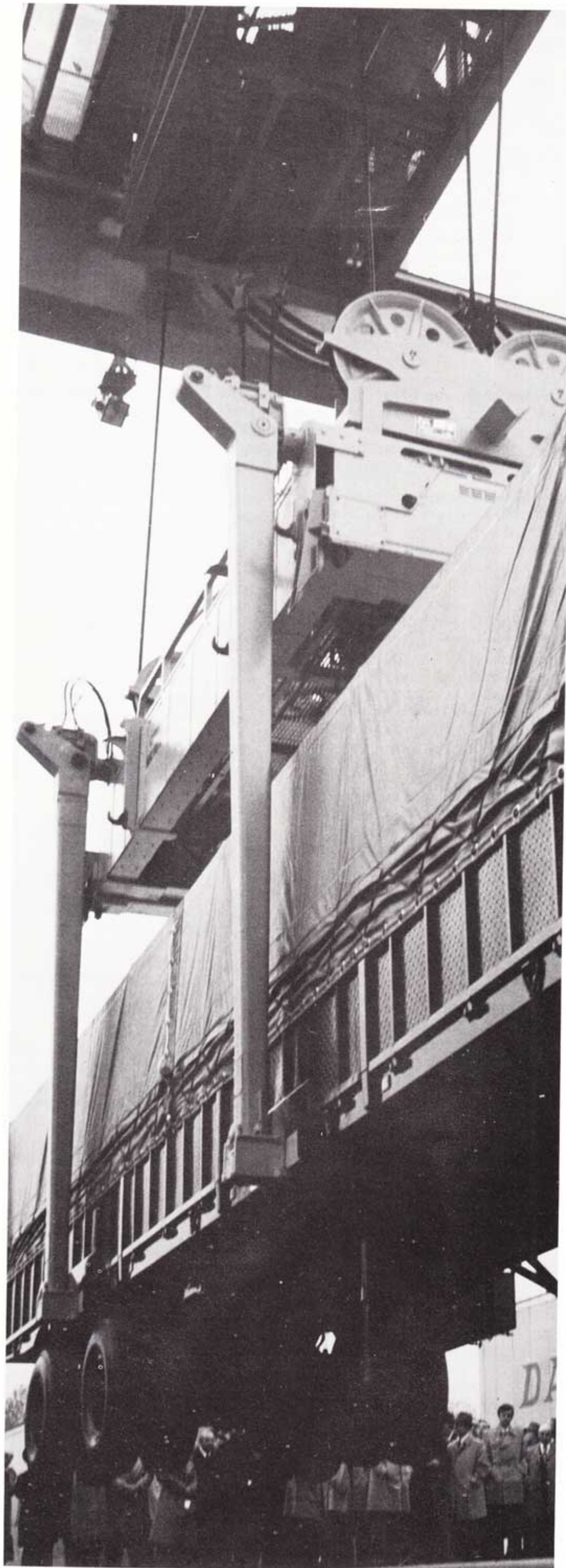
Tot slot kunnen ook milieuproblemen op lange termijn een obstakel vormen voor de voortdurende ontwikkeling van het wegverkeer. Een meer rationeel gebruik van de bestaande transportmiddelen zou bijdragen tot een vermindering van het risico dat onze maatschappij en zijn milieu lopen.

Deze loutere vaststellingen zijn geen rekvisitoor tegen het wegvervoer. Ze zijn eenvoudigweg het gevolg van een objectieve analyse van de economische gegevens en van de risico's die ontstaan door een anarchistische aanwending der beschikbare middelen. De eigenheid van de vervoermiddelen creëert tussen hen een complementariteit die iedereen - op het theoretische vlak althans - erkent. Onze wisselvallige economie vereist dat het evenwicht van deze complementariteit zich realiseert in de praktijk, onder meer door een toenemende samenwerking tussen de verschillende partners.

De bevoegde instanties van de Europese Gemeenschappen bestuderen de te nemen maatregelen om de gecombineerde trafieken te ontwikkelen. Maar men moet niet denken dat deze ontwikkeling zo maar vanzelfsprekend zal zijn. Ze zal slechts gerealiseerd worden indien men de fundamentele economische voorwaarden eerbiedigt die het transport regelen: de snelheid, de betrouwbaarheid en de prijs.

Om het even welke vervoerwijze de voorkeur geniet, indien men deze imperatieven niet eerbiedigt zullen de transportbronnen uitdrogen en de goederen moeilijker en minder ver doordringen.

Enkel een samenwerking tussen de vervoerssystemen in een geest van wederzijds vertrouwen, kan de vervoerders toelaten het hoofd te bieden aan deze moeilijkheden.



# TRW

## van binnenuit bekeken

Aan het hoofd van T.R.W. staat de heer André Corbeel, een oudtransporteur die de problemen van het wegvervoer uit ervaring kent en dus goed geplaatst is om de maatschappij met bekwame hand te leiden. We hebben met de heer Corbeel een gesprek gehad in het kantoor van T.R.W., gelegen aan de ingang van het station Brussel-West.



**SPOORNIEUWS:** *Mijnheer Corbeel, om welke redenen vertrouwt een wegvervoerder zijn opdrachten aan T.R.W. toe in plaats van ze zelf over de weg uit te voeren?*

**A. CORBEEL:** De bedrijfskosten van de wegvervoerder die zijn internationale wegtransporten gewoonlijk zelf verzorgt, zijn tijdens de laatste tien jaar aanzienlijk gestegen. Denken we maar aan de sociale lasten en aan de brandstof, het materieel en de werkuren, die steeds duurder worden.

De F.N.B.T.R. Nationale Belgische Federatie der baanvervoerders en de U.P.T.R.I. Belgische Beroepsvereniging van Internationale baanvervoerders, hebben samen een oplossing uitgewerkt die het wegvervoer niet moet verdringen, maar die het mogelijk moet maken transporten goedkoper uit te voeren. Samen met de N.M.B.S. hebben deze twee instellingen T.R.W. opgericht, die als tussenschakel moet dienen tussen de wegvervoerders en de spoorweg. Dat gaat zo: T.R.W. biedt de wegvervoerders aan opleggers tussen verschillende Belgische en buitenlandse centra te vervoeren.

Op dit ogenblik bestrijken wij Frankrijk, Spanje, Italië, Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk. Dat zijn de belangrijkste verkeersstromen; ze vertrekken uit zes centra in België: Oostende, Zeebrugge, Antwerpen, Bressoux, Châtelineau en Brussel.

**SPOORNIEUWS:** *Waarom is die maatschappij opgericht?*

**A. CORBEEL:** T.R.W. is ontstaan uit het verlangen van de wegvervoerders en van de spoorweg om samen te gaan werken in plaats van met elkaar te wedijveren en toch de wegvervoerders hun autonomie te laten bewaren: ze gebruiken het spoor enkel voor het transport tussen twee stations en ze onderhandelen zelf met de afzender; T.R.W. treedt nooit met hun klanten in contact.

Voor de spoorweg biedt T.R.W. een middel om het transport dat hij vóór de oorlog in handen had en nadien gedeeltelijk verloor, terug te winnen. Deze gezonde samenwerking maakte het mogelijk enerzijds het spoorwegnet, waarover zware lasten goedkoop kunnen worden vervoerd, en anderzijds het aanpassingsvermogen van de wegvervoerders aan de wensen van de klant nuttig aan te wenden. T.R.W. is in 1965 opgericht. Het bedrijf is erg bescheiden gestart met hoofdzakelijk buitenlandse en vooral Franse vervoerders als klant. Naderhand zijn ook de Belgische bedrijven belangstelling gaan tonen, vooral de grotere ondernemingen die al met diverse landen handelsbetrekkingen onderhielden inzonderheid met Italië, waar we onze grootste bedrijvigheid kennen. Vanaf 1970 is het vervoer aanzienlijk beginnen toenemen. Die gestadige toeneming werd in de crisisjaren 75-76 afgeremd en heeft zich daarna hersteld tot ze geregeld 20% per jaar bedroeg.

**SPOORNIEUWS:** *Hoe is de maatschappij gestructureerd?*

**A. CORBEEL:** TRW is een naamloze vennootschap opgericht door 52 aandeelhouders, die zelf wegvervoerder zijn. De raad van beheer bestaat uit twaalf leden, waarvan drie statutaire, één van de FNBTR, één van de UPTRI en één van de spoorweg. De spoorweg heeft geen kapitaal ingebracht maar omdat de oprichters dat zelf zo willen, zetelt er een vertegenwoordiger van de

N.M.B.S. in de raad. Zo bewerkstelligt T.R.W. een hechte samenwerking tussen het spoor en de weg.

**SPOORNIEUWS:** *Welke stappen moet een wegvervoerder doen om van het gecombineerd vervoer gebruik te maken?*

**A. CORBEEL:** De vervoerondernemer die internationale transporten nog steeds enkel over de weg uitvoert, kan zich tot TRW wenden; wij geven hem alle technische en commerciële inlichtingen die hij nodig heeft. We brengen hem op de hoogte van de uitvoeringsmodaliteiten van het gecombineerd vervoer in België en in de verschillende landen die hij wil bereiken. Bij TRW kan de ondernemer zelfs voertuigen huren om het gecombineerd vervoer eens te proberen of ermee te beginnen. Uiteraard kan de transporteur op elk ogenblik van het gecombineerd vervoer afstappen en opnieuw overschakelen op het traditioneel vervoer, als zijn verwachtingen niet helemaal worden ingelost.

Waarom een vervoerder deze of gene keuze maakt, ligt bij iedereen anders, maar de belangrijkste redenen kunnen we wel aanstippen. Ten eerste, de sociale wetgeving die sinds enkele jaren van kracht is: onder deze reglementering moet de vervoerder zoveel mogelijk dagprestaties leveren en stijgt de kostprijs aanzienlijk. Met gecombineerd vervoer kan hij zijn chauffeurs een normaler leven bieden: een chauffeur die met gecombineerd vervoer werkt, slaapt elke nacht thuis en verdient toch behoorlijk zijn brood. Als sociale vooruitgang is dat niet mis.

Ten tweede zijn de prijzen van brandstof en de tractoren in de laatste vijf of zes jaar flink gestegen. Met gecombineerd vervoer kan de ondernemer meer transport aan zonder de aankoop van tractoren, opleggers en containers. De vervoerder wordt echter wel verplicht, ongeacht de grootte van zijn bedrijf,

een internationale organisatie op basis van een net van correspondenten op touw te zetten. Het systeem maakt het de vervoerder ook mogelijk op een retourvracht te wachten, want in dit geval hoeft alleen de oplegger één of twee dagen te wachten, en niet de chauffeur én de tractor én de aanhangwagen. Het draagt dus bij tot de regulering van de marktprijzen.

**SPOORNIEUWS:** *Loopt de wegvervoerder die op u een beroep doet, niet het gevaar van de spoorwegen afhankelijk te worden en zijn belangen nauw met die van de spoorwegnetten te verbinden?*

**A. CORBEEL:** Uw vraag is meerledig. Eerst dit: het is TRW die het wegvervoer ter hulp komt. De ondernemer heeft dus niets van de spoorweg te vrezen: hij behoudt zijn klanten. De spoorweg weet zelfs niet welke goederen hij vervoert, behalve in uitzonderlijke gevallen, zoals voor gevaarlijke stoffen. TRW is zowat de buffer tussen de spoorweg (bij wie hij desgevallend de idee om zich rechtstreeks de markt toe te eigenen wegneemt) en de vervoerder, die de waarborg krijgt dat zijn commerciële integriteit en zijn volledige autonomie gevrijwaard zijn.

Als tweede: wordt de wegvervoerder van de spoorweg afhankelijk gemaakt? We kunnen stellen dat wie een bepaald transportmiddel gebruikt, zich min of meer gedwongen voelt dat ook verder te gebruiken. Maar de opleggers voor het gecombineerd vervoer zijn ook goed voor de weg. De ondernemer kan dus, als hij dat wil, naar het zuivere wegvervoer terug. Op dat ogenblik moet hij uiteraard een beroep doen op mensen die tractiematerieel hebben of zelf daarin investeren. Maar dat materieel had hij toch moeten kopen als hij gewoon bij de weg gebleven was; dat verandert dus niets aan de zaak. Contractueel wordt er niets bepaald over exclusiviteit i.v.m. zijn transporten. We proberen alleen het vervoer te behouden door onze dienstverle-

ning, bijstand aan de klant en de verzorgde uitvoering van de transporten.

**SPOORNIEUWS:** *Zijn technische veranderingen aan de voertuigen niet zo duur of moeilijk te verwezenlijken dat er soms onoverkomelijke problemen door ontstaan?*

**A. CORBEEL:** Uiteraard kan niet elk wegvoertuig zonder meer aan het gecombineerd vervoer deelnemen. Toch vallen er in dit vervoer verschuivingen waar te nemen. Vandaag de dag laten we de horizontale lading met het kangeroesysteem en de Duitse wippenwagon wel niet vallen, maar gaan we toch meer werken met verticale lading van opleggers die bijna niet verschillen van de zuivere wegvoertuigen. Ze moeten alleen opzij versterkt worden voor lading door een portaalkraan of door gelijkaardig toestel.

Wij zijn van mening, en bij elke gelegenheid herhalen we dat, dat een vervoerondernemer, ook al doet hij momenteel alleen aan wegvervoer, er baat bij heeft zijn nieuw aan te kopen materieel eveneens voor gecombineerd vervoer geschikt te maken. Zo heeft hij meer dan één troef in handen. Wie kan zeggen wat de toekomst brengt? Met die uitrusting ondervindt de ondernemer nooit moeilijkheden om zijn voertuigen alleen op de weg of voor rail-routevervoer te gebruiken.

Als de transporteur bij de aankoop al de minst dure oplossing kiest, nl. materieel dat met tangen gegrepen kan worden is het prijsverschil uiterst gering. Als het materieel later veranderd moet worden zal het verschil merkbaar hoger liggen. Daarom drukken we erop dat elke transporteur zich materieel aanschafft dat ook voor gecombineerd vervoer goed is. Die bezorgdheid delen we trouwens met de andere maatschappijen voor gecombineerd vervoer in West-Europa.

**SPOORNIEUWS:** *Uit wat u daarnet gezegd hebt, kunnen we opmaken dat de toekomst van het gecombineerd vervoer (enkel) in het internationaal verkeer zit. Klopt dat?*

**A. CORBEEL:** Ik had het uiteraard over België waar de afstanden klein zijn en waar er bijna geen natuurlijke hindernissen voorkomen. In grote staten, zoals Duitsland en Frankrijk, waar de afstanden lang zijn, heeft zich een zeer belangrijk binnenlands net ontwikkeld.

Over het algemeen wordt aangenomen dat gecombineerd vervoer rendabel is vanaf 450 à 500 kilometer,

behalve in uitzonderlijke gevallen. Dit betekent zodra de dagprestatie te lang wordt voor één chauffeur of als natuurlijke hindernissen, zoals de Alpen of de Pyreneeën, het normaal verloop van het wegvervoer belemmeren.

**SPOORNIEUWS:** *Kunnen we zeggen dat een oplegger dank zij het gecombineerd vervoer langer meegaat?*

**A. CORBEEL:** Waarschijnlijk wel, althans de assen, de banden enz. De sleet van het koetswerk blijft ongeveer dezelfde als bij wegvervoer.

**SPOORNIEUWS:** *Het laadprofiel van de spoorweg brengt beperkingen mee. Betekent dat geen hinder bij de bouw van aanhangwagens?*

**A. CORBEEL:** Om dit probleem op te lossen hebben de spoorwegen bijzondere wagens laten bouwen, waarbij het beschikbare laadprofiel zoveel mogelijk benut wordt. We moeten ook rekening houden met de twee voornaamste verkeersstromen: de ene naar Frankrijk, Italië, Zwitserland en zelfs Spanje, de andere naar Duitsland en Oostenrijk. Met het laadprofiel van de Duitse en Oostenrijkse spoorwegen kunnen opleggers met een wegprofiel gebruikt worden. Voor Frankrijk moet de oplegger enigzins aangepast worden. De constructeurs hebben het probleem onderzocht en op dit ogenblik beschikken wij over voertuigen van 65 à 70 m<sup>3</sup>, wat ongeveer overeenstemt met het volume dat op de weg gebruikt wordt.

Er is verder nog een laadmiddel dat, ofschoon niet nieuw, nu pas in België doorbreekt, nl. de wegcontainer, die veel ruimte biedt. De vervoerondernemer kan zijn materieel dus aan de soort transport aanpassen. Voor omvangrijke transporten kan hij beter wegcontainers gebruiken. Als hij polyvalent materieel wil kan hij opleggers kiezen; dat zijn zelf voertuigen die gemakkelijk getrokken kunnen worden en die mogelijkheid tot diversifiëring bieden.

Ik vermeld nog even dat we op dit ogenblik samen met de spoorwegnetten en met de UIC onderzoeken hoe het laadprofiel op de verschillende trajecten van het gecombineerd vervoer vergroot kan worden, vooral in Frankrijk. Er is al enige vooruitgang geboekt.

**SPOORNIEUWS:** *Om het weer over uw maatschappij te hebben: hoe is de verhouding van TRW tot de Spoorwegen?*

**A. CORBEEL:** TRW organiseert samen met de Europese maatschappijen voor gecombineerd vervoer en samen met de Europese spoorwegnetten het rail-routevervoer van en naar België. Deze organisatie zorgt onder meer voor de ter beschikkingstelling van treinen, de dienstregelingen, de bestemmingen enz... TRW houdt wel goed rekening met de wensen van de klanten-vervoerders, alsook met de voorwaarden gesteld door de netten. Vanuit commercieel oogpunt gezien, biedt TRW de klanten

een dienst aan van eind tot eind, van de parking van het vertrekstation tot de parking van het eindstation. TRW koopt de tractie bij de netten, levert de wagens en voert de behandeling uit, zowel bij vertrek als bij aankomst. Deze behandeling kan natuurlijk in onderaanneming worden uitgevoerd door de spoorwegen met hun eigen behandelingswerktuigen of door andere maatschappijen voor gecombineerd vervoer.

Kortweg, TRW organiseert de gehele prestatie vanaf de vertrekparking tot aan de aankomstparking der overslagcentra.

Ten opzichte van de spoorwegen en in het bijzonder van de NMBS, biedt TRW zich aan als medewerker bij de realisatie van het rail-routevervoer in België.

**SPOORNIEUWS:** *En ten opzichte van de klanten?*

**A. CORBEEL:** Ten opzichte van de klanten levert TRW de tractie voor hun materieel en stelt hen een tarief voor om de prestaties uit te voeren. Iedere klant weet dus op voorhand, voor de tijdsperiode van één jaar, welke prijs hij zal betalen voor de tractie van zijn materieel tussen de verschillende centra. Aldus kan hij beter zijn exploitatie plannen, en zelf contracten afsluiten met zijn klanten. Wat meer is, voor de lange internationale trajecten, wordt de klant bevrijd van bijna alle zorgen, zowel betreffende de veiligheid van zijn materieel als voor de vervoerde goederen zelf.

**SPOORNIEUWS:** *Uw tarieven worden dus medegedeeld aan de klanten?*

**A. CORBEEL:** Wij hebben inderdaad meerdere tarieven ter beschikking van onze klanten, deze zijn opgemaakt per verbinding.

**SPOORNIEUWS:** *Wat voor klanten hebt u?*

**A. CORBEEL:** Ja, ik weet waar u naartoe wil. De legende doet de ronde dat het gecombineerd vervoer enkel voorbehouden is voor grote vervoerders. Ik ben gekant tegen deze idee. Dat is fout. Iedereen kan zich wenden tot het gecombineerd vervoer, of hij nu 100 voertuigen bezit of 10, dat speelt geen rol. Iedereen is welkom. Natuurlijk zijn de uitvoeringsmodaliteiten verschillend naargelang van de belangrijkheid van de onderneming. Verschillende formules zijn mogelijk. De grote onderneming die reeds correspondenten heeft vraagt hen de terminale trajecten uit te voeren. De kleine vervoerder, die over geen correspondenten beschikt zal voor een "gemengd" vervoer opteren: hij verstuurt zijn opleggers per trein en begeeft zich zelf ter plaatse per vrachtwagen. Met zijn tractor kan hij dan de terminale trajecten voor de andere opleggers afwerken. Beide formules zijn waardevol.

Ik denk dat het gecombineerd vervoer in essentie heel soepel is. Het is mogelijk er gebruik van te maken op totaal verschillende wijzen; hetzij geheel, hetzij gedeeltelijk; het in zijn totaliteit te integreren of het in zijn totaliteit af te stoten en dat op om

het even welk tijdstip. Wij bestudeerden voor het ogenblik de introductie van de "rollende Autobahn" (volledige begeleide vrachtwagen).

Het gecombineerd vervoer richt zich wel degelijk tot éénieder zonder uitzondering. De enige hinderpaal die we nog moeten uit de weg ruimen is de mentale ingesteldheid van bepaalde vervoerders en soms ook wel van de spoorwegmensen zelf. We moeten elkaar niet steeds zien als aartsvijanden. Er is wel reeds een evolutie in de goede richting. TRW doet in ieder geval alles wat mogelijk is om dat te veranderen, en tracht het tegendeel te bewijzen via het rail-routevervoer. Het is heel goed mogelijk enerzijds concurrenten te zijn, en anderzijds op bepaalde punten samen te werken.

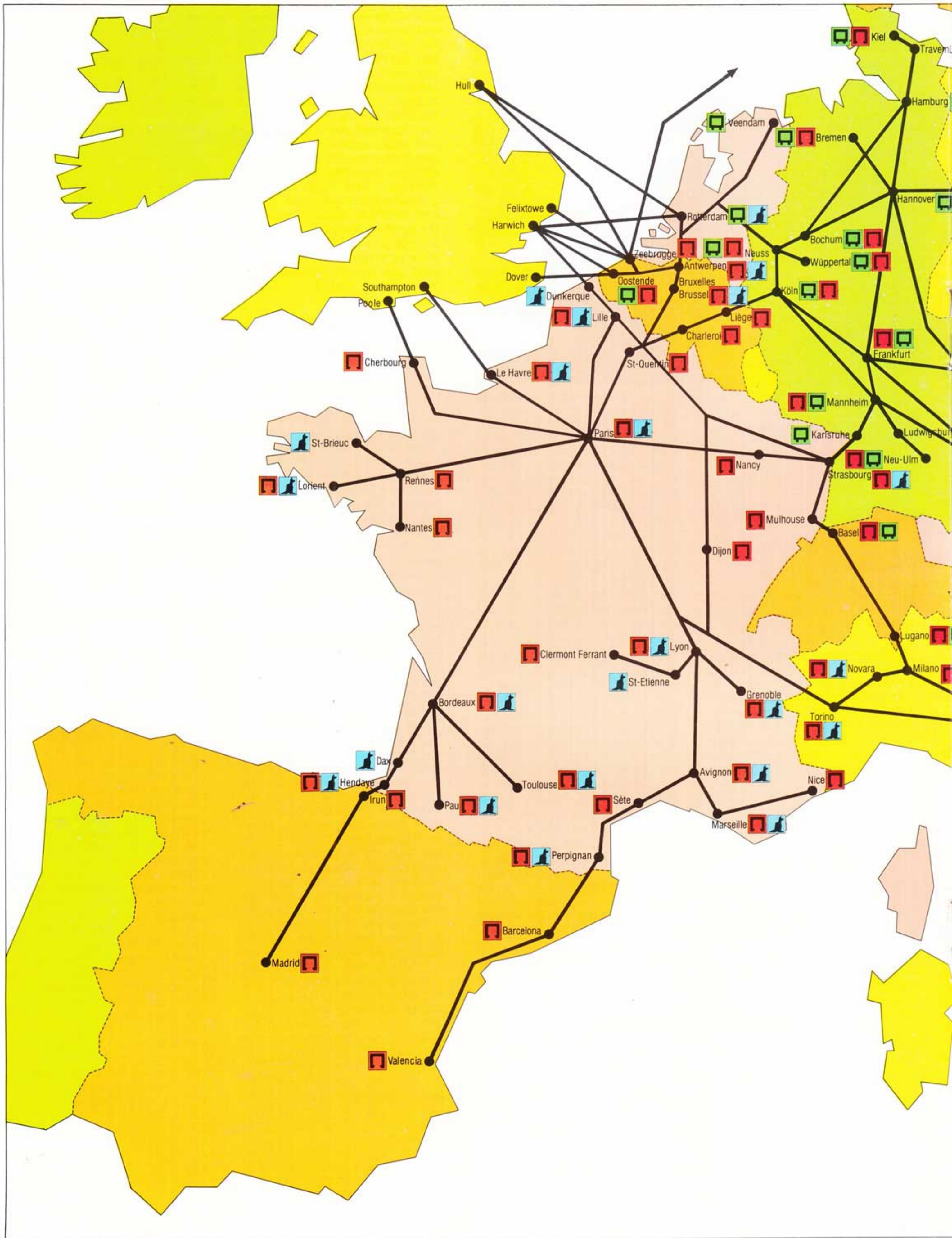
**SPOORNIEUWS:** *TRW heeft ook matiereel. Welk?*

**A. CORBEEL:** We hebben twee soorten matiereel. Vooreerst beschikt TRW over drie trekkers voor horizontaal laden en vijf laadbruggen. Op het ogenblik hebben we ook een verrijdbare installatie voor verticaal laden. Bovendien gebruiken we ook de portalen van de NMBS in Brussel, Bressoux en Châtelineau. Indien nodig kunnen wij om 't even welk beschikbaar laadmaterieel gebruiken. Momenteel bereiden we de oprichting voor van twee nieuwe laadplaatsen in Antwerpen en in Brussel Josafat. Daar komen verticale laadinstallaties van TRW.

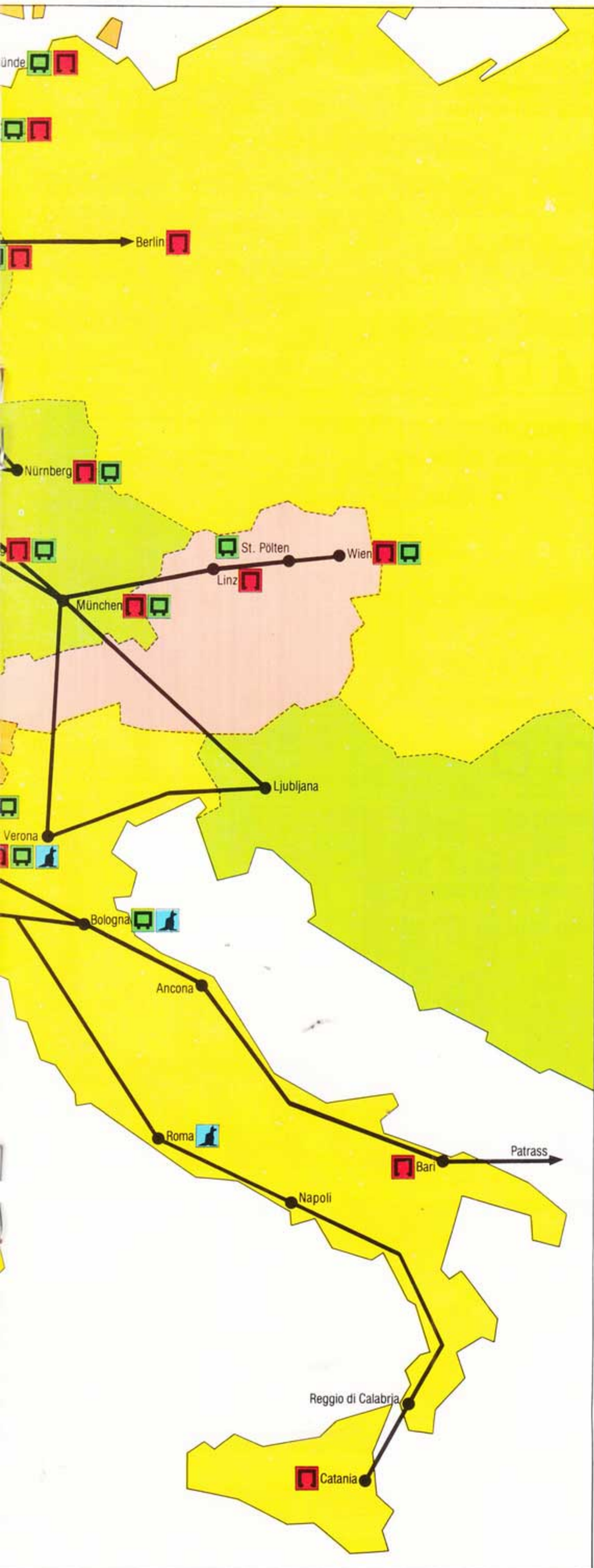
Wat de transportvoertuigen betreft, is het eenvoudig: we beschikken nu over 100 wagens met vaste laadkuil en we zijn van plan nog een of twee schijven van 100 wagens van hetzelfde type aan te schaffen.

Weet U, het gecombineerd vervoer evolueert even vlug als het wegvervoer en we moeten onze wagens aanpassen aan het gewicht en aan de afmetingen van de te vervoeren voertuigen. In de buurlanden, o.a. in Duitsland, zijn er verscheidene studies aan de gang met twee nieuwe ultra-lage wagentypes, waarvan weldra een gunstige invloed op het gecombineerd vervoer zou kunnen uitgaan. Dat is althans mijn wens, want het gecombineerd vervoer biedt veel voordelen. Vraag dat maar aan onze klanten.



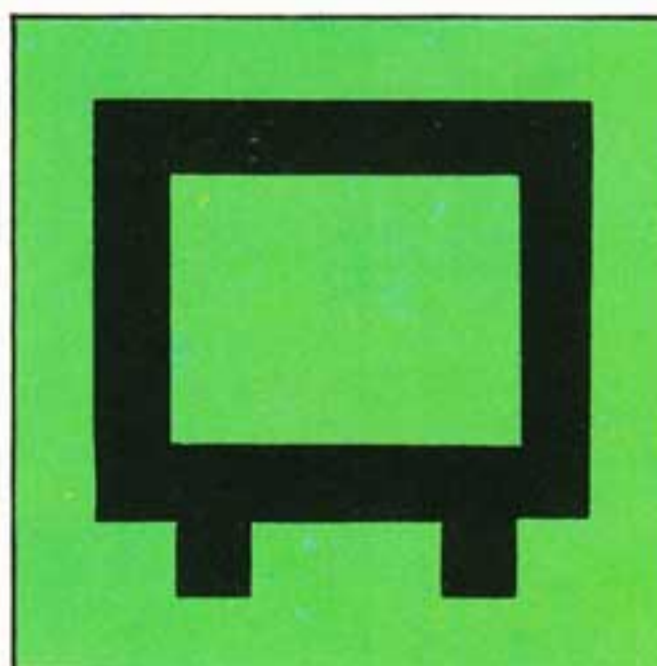
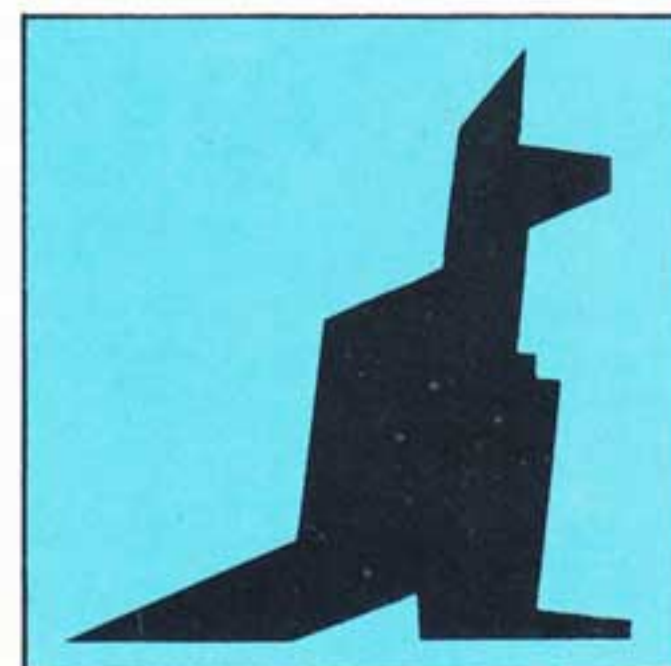






## Horizontale technieken

Hierin worden de opleggers behandeld, die met een speciale tractor worden geladen op spoorwagens, uitgerust met rails en een hefbrug die kan neergelaten worden om een "zak" te vormen. Twee systemen zijn mogelijk: het Kangoeroe- en het Huckepack-systeem.

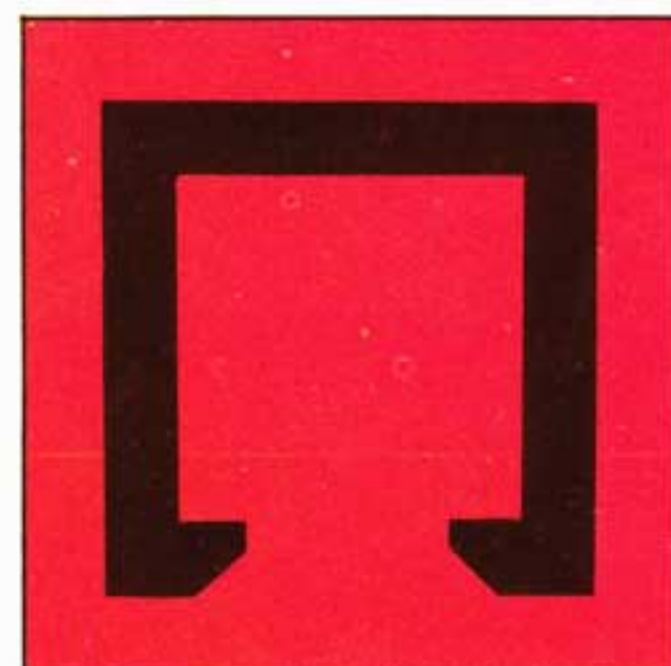
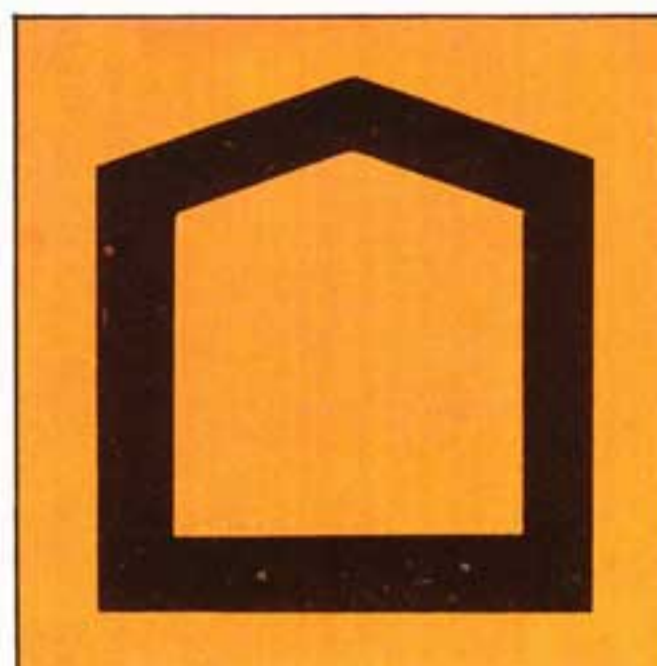


## Vertikale technieken

Het opnemen met grijparmen laat zowel het laden toe van opleggers als van laadbakken. Dit kan ook toegepast worden bij de

huidige opleggers, uitgerust met tridem-assen met enkele wielen en niet langer gekoppelde wielen.

Anderzijds draagt de laabak bij tot de actuele evolutie in de opzoeken zowel naar een maximum capaciteit als naar een vermindering van het plaatsgebruik en het dode gewicht.



# DE BELGISCHE ORGANISATIE

Het gecombineerd rail-route vervoer is georganiseerd in zeven lokaliteiten van het Belgisch territorium, waar de NMBS en TRW over de nodige uitrustingen beschikken voor de behandeling van opleggers en laadbakken.

Twee van deze centra zijn ingericht te Brussel; de andere, gedecentraliseerd, brengen het systeem tot aan de deur van de gebruikers.

Hierna volgen de adressen van deze terminals evenals een klein situatieplan dat iedereen toelaat ze gemakkelijk te vinden.

## Antwerpen

Station Schijnpoort  
Schijnpoortweg  
2000 Antwerpen



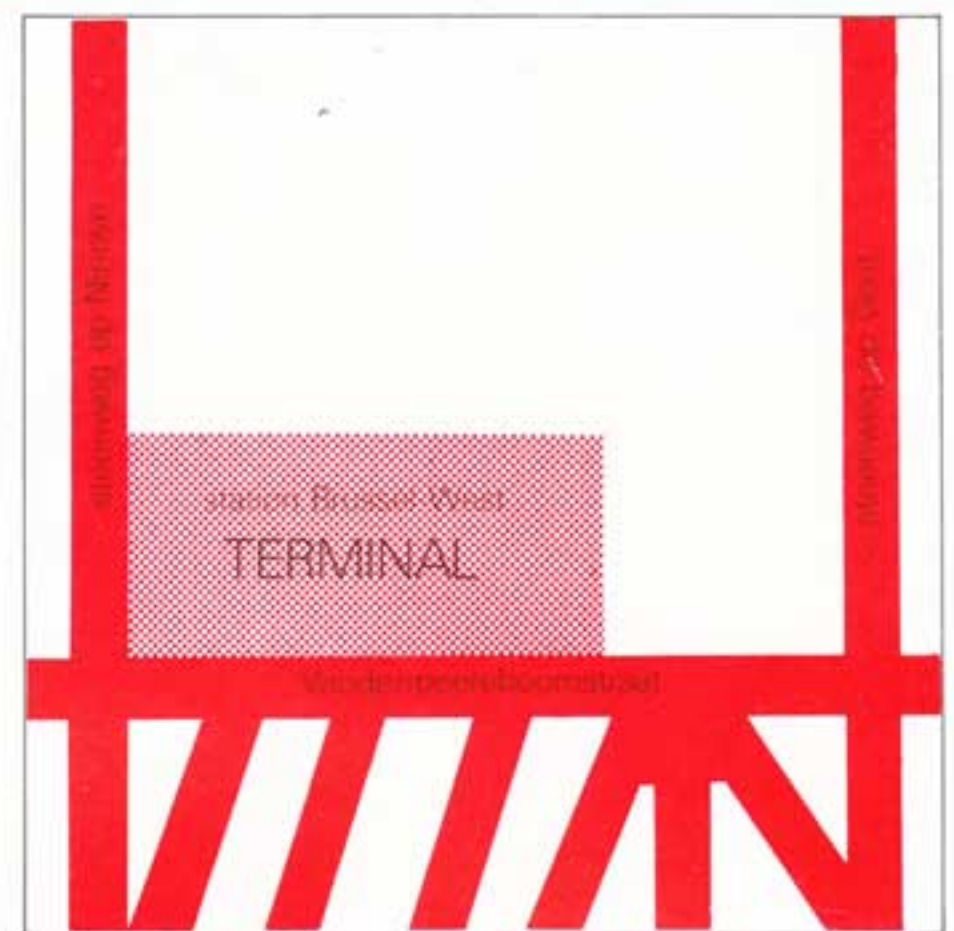
## Athus

61, rue des usines  
6790 Athus



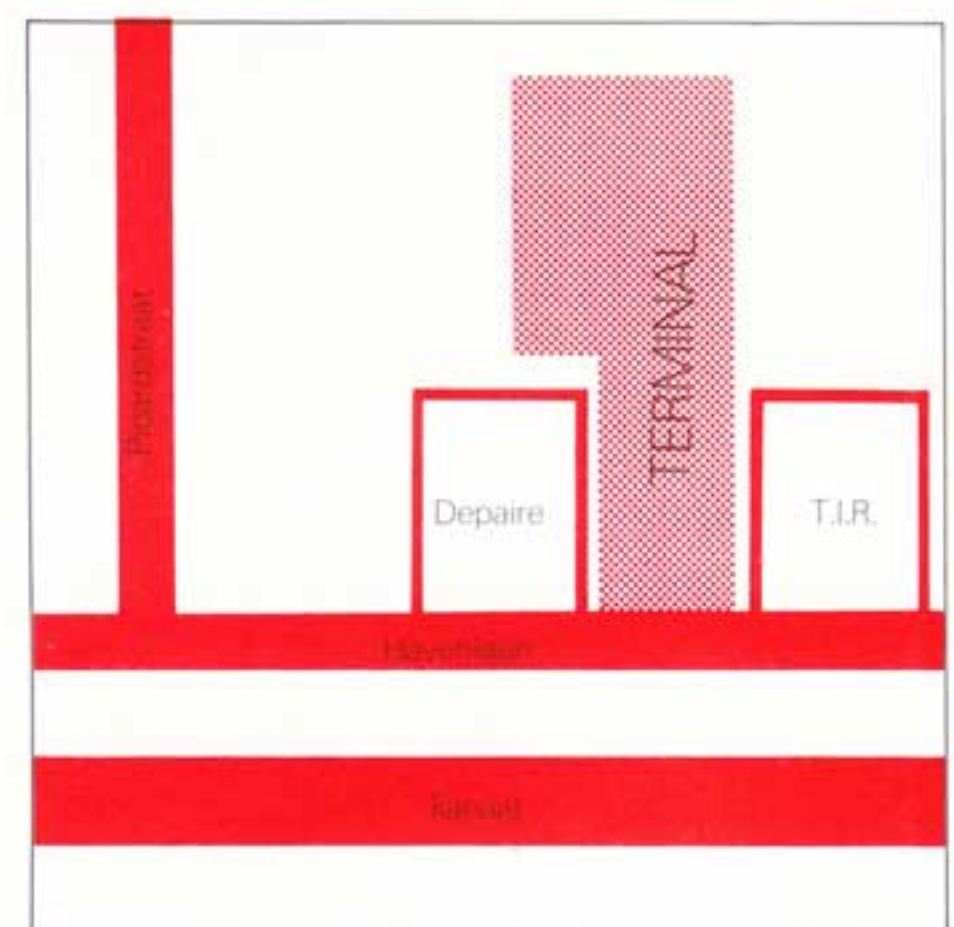
## Brussel

Station  
Brussel-West  
Vandenpeereboom-  
straat  
1080 Brussel



## Brussel

Station Thurn en  
Taxis  
Havenlaan 108  
1020 Brussel



**TRW** Vandenpeereboomstraat  
Station West  
1080 Brussel  
Telefoon 02/425 62 51  
Telex 24.829



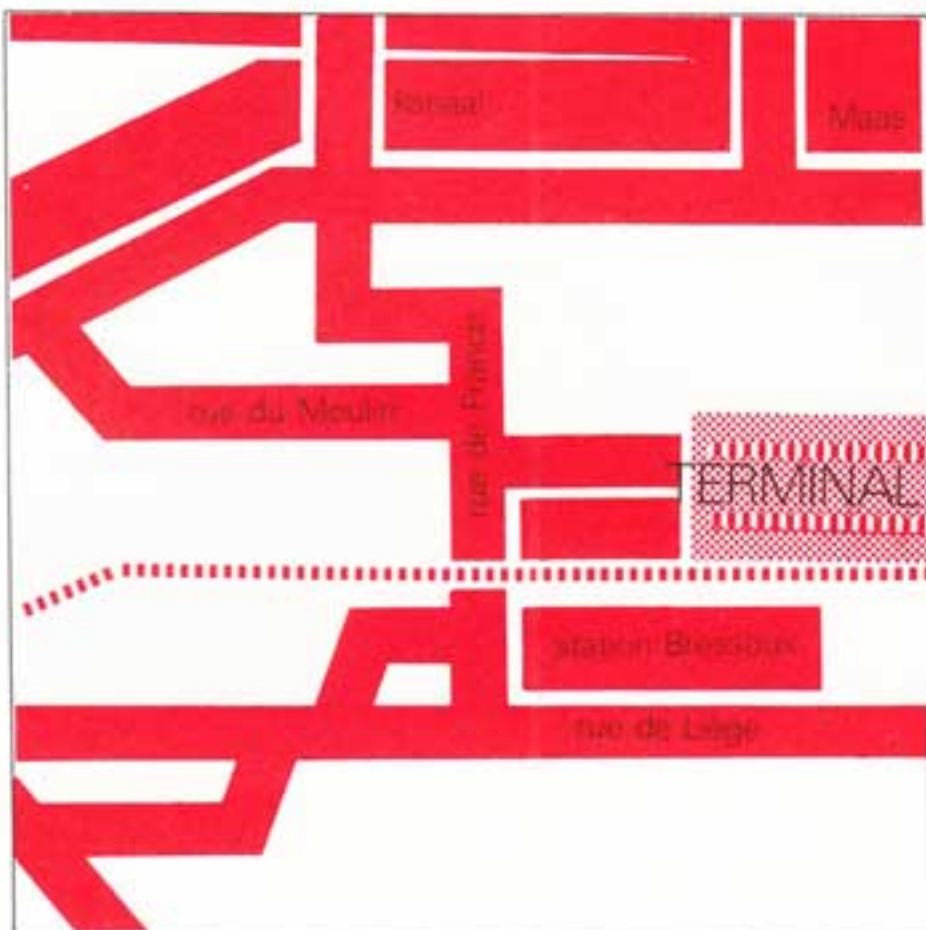
## Charleroi

Gare de  
Châtelineau-  
Châtelet (terminale)  
6070 Châtelineau



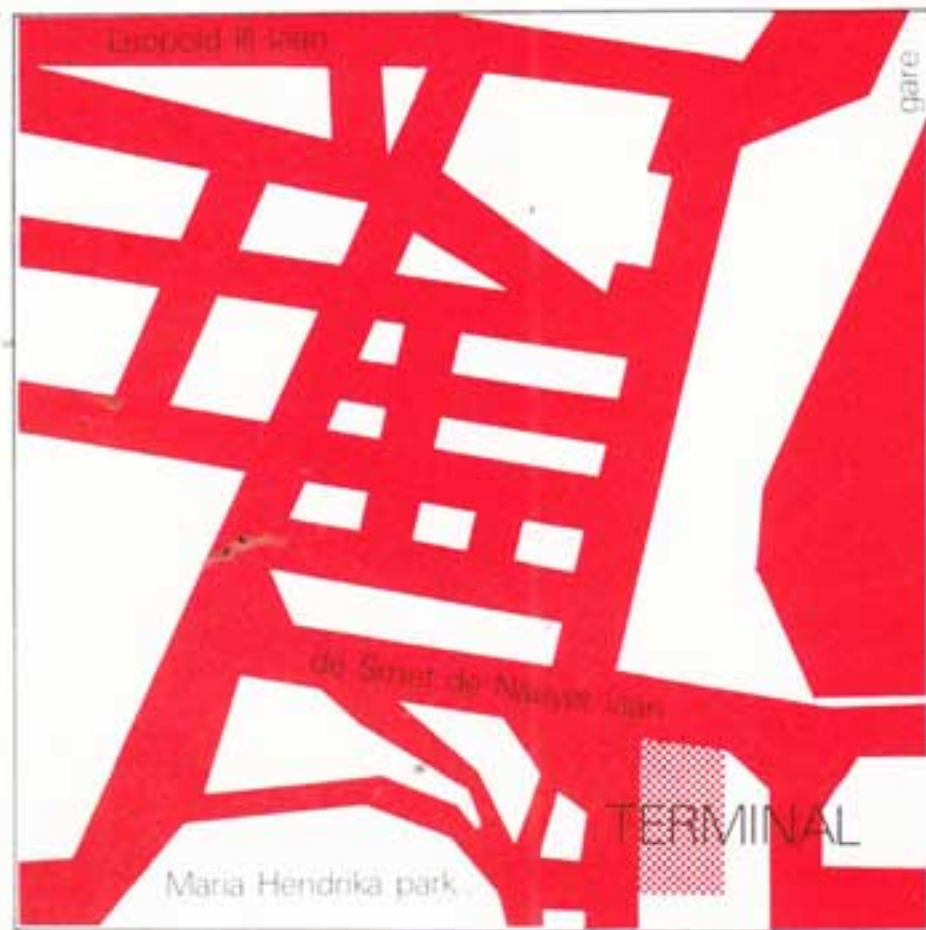
## Luik

Gare de Bressoux  
4000 Luik



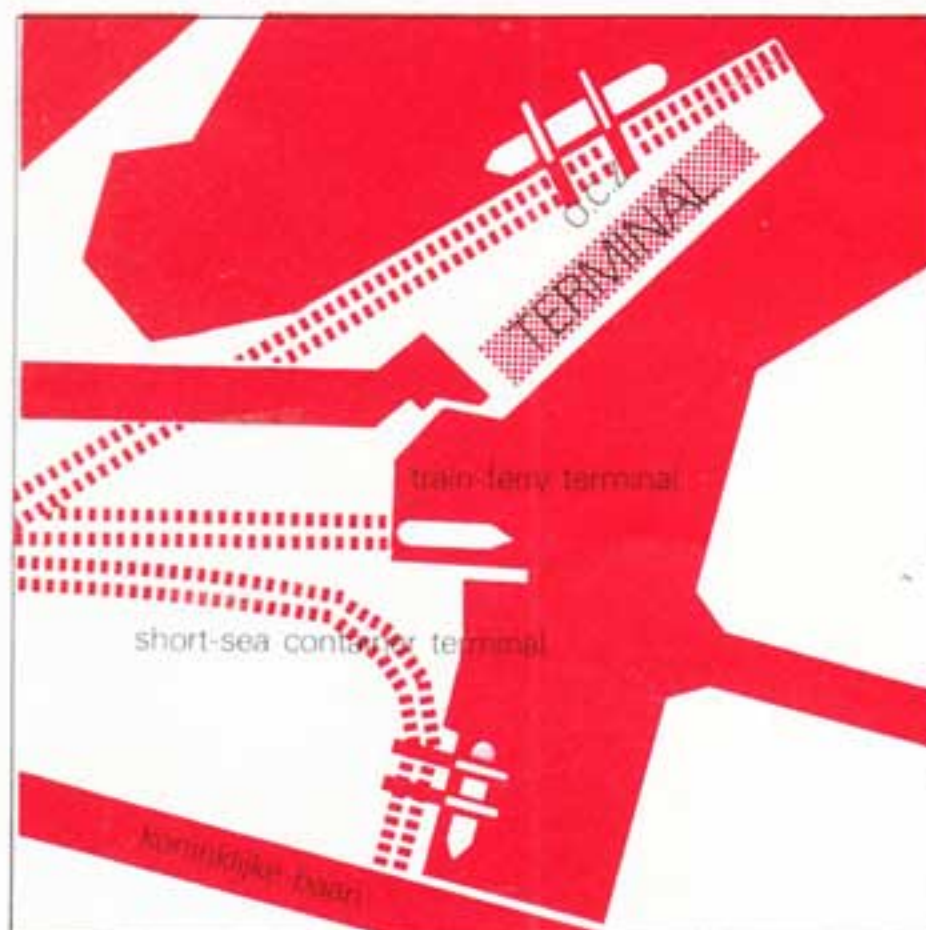
## Oostende

Goederenstation  
8400 Oostende



## Zeebrugge

Ocean Container  
Terminal  
8380 Zeebrugge



# RAILROUTE IN EUROPA

In de ons omringende landen zijn er maatschappijen die dezelfde activiteiten uitoefenen als TRW.

## Duitse Bondsrepubliek

### Kombiverkehr

Breitenbachstraße 1 - D 6000 Frankfurt/M93  
Tel. (611) 7 91 91

## Frankrijk

### Novatrans

Rue du Rocher 21 - F 75008 Paris  
Tel. 387 41 79

## Groot-Brittannië

Hier zijn twee vennootschappen actief:

### Novatrans (Europe) Limited

Albert Buildings - Queen Victoria Street 49  
GB London EC 4N-4SB - Tel. (1) 236 08 51

### Kombiverkehr

C/O German Federal Railway  
10, Old Bond Street - GB London W1 X4EN

## Italië

Drie vennootschappen bekommeren zich om het railroute-  
vervoer:

### Ferpac

Via Vittor Pisani 31 - 20124 Milano

### Hupac

Scalo FS - Greco Pirelli  
Via Torcello 2 - 20126 Milano

### Novatrans

Via Toffetti, 20 - 20.139 Milano  
Tel. (02) 537.896/539.16.98

### Cemat

Via Valtellina 5/7 - 20159 Milano

## Nederland

### Trailstar

Rotterdam Noord Goederenstation  
Boezembocht 31 - Postbus 3017 - NL 3003 AA Rotterdam  
Tel. (10) 13 47 20

## Spanje

### Transnova

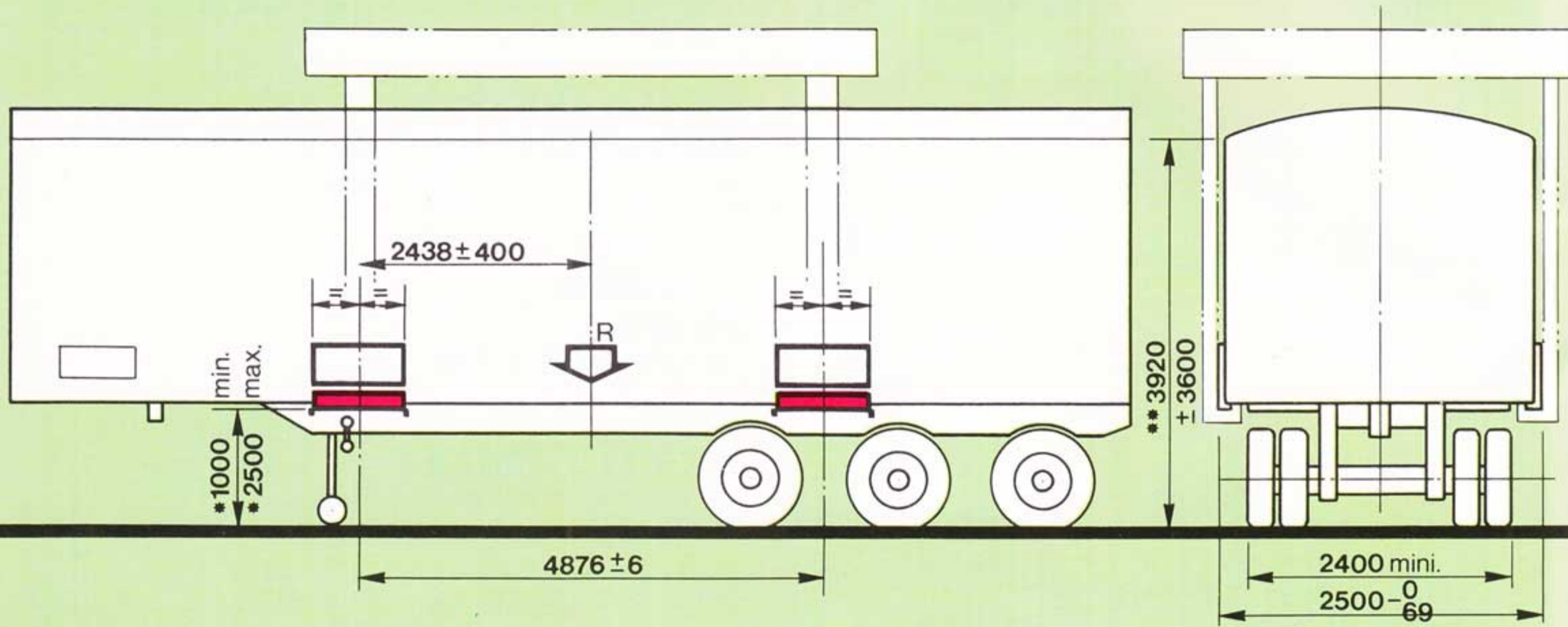
Traversera de las Cortes 373 - Entresuelo 7 - E Barcelona  
Tel. (3) 239 28 41

## Zwitserland

### Hupac

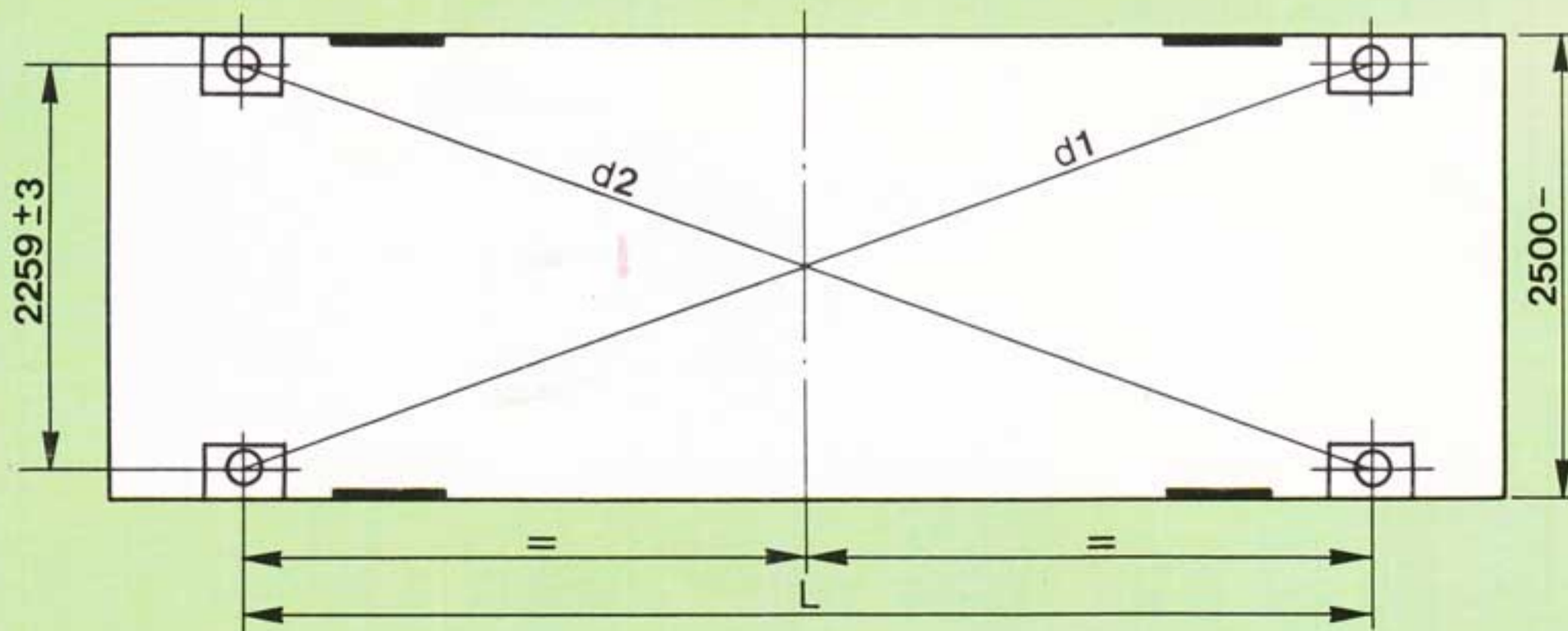
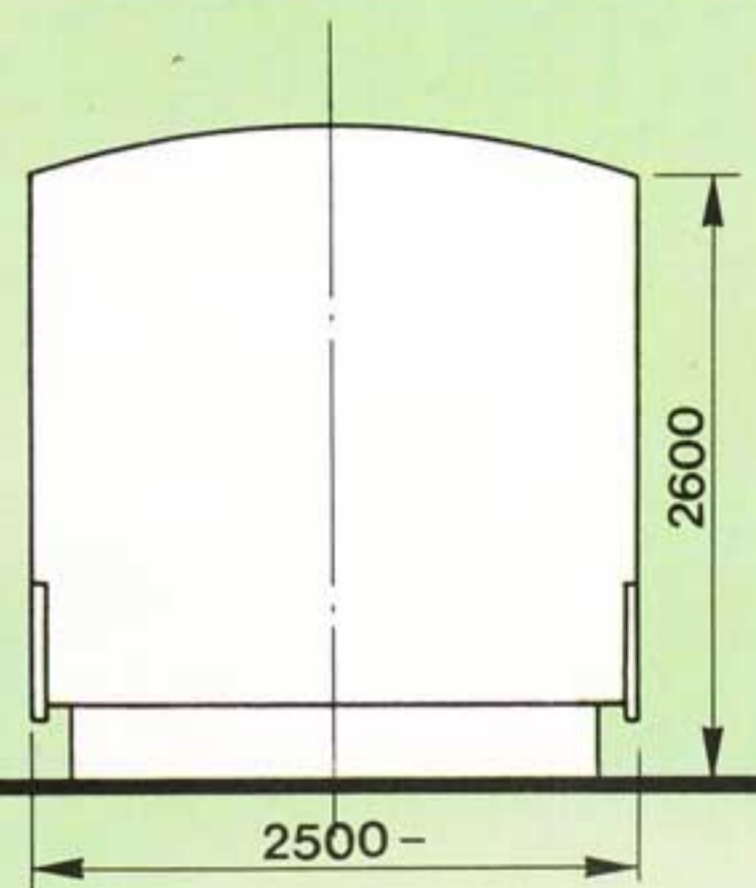
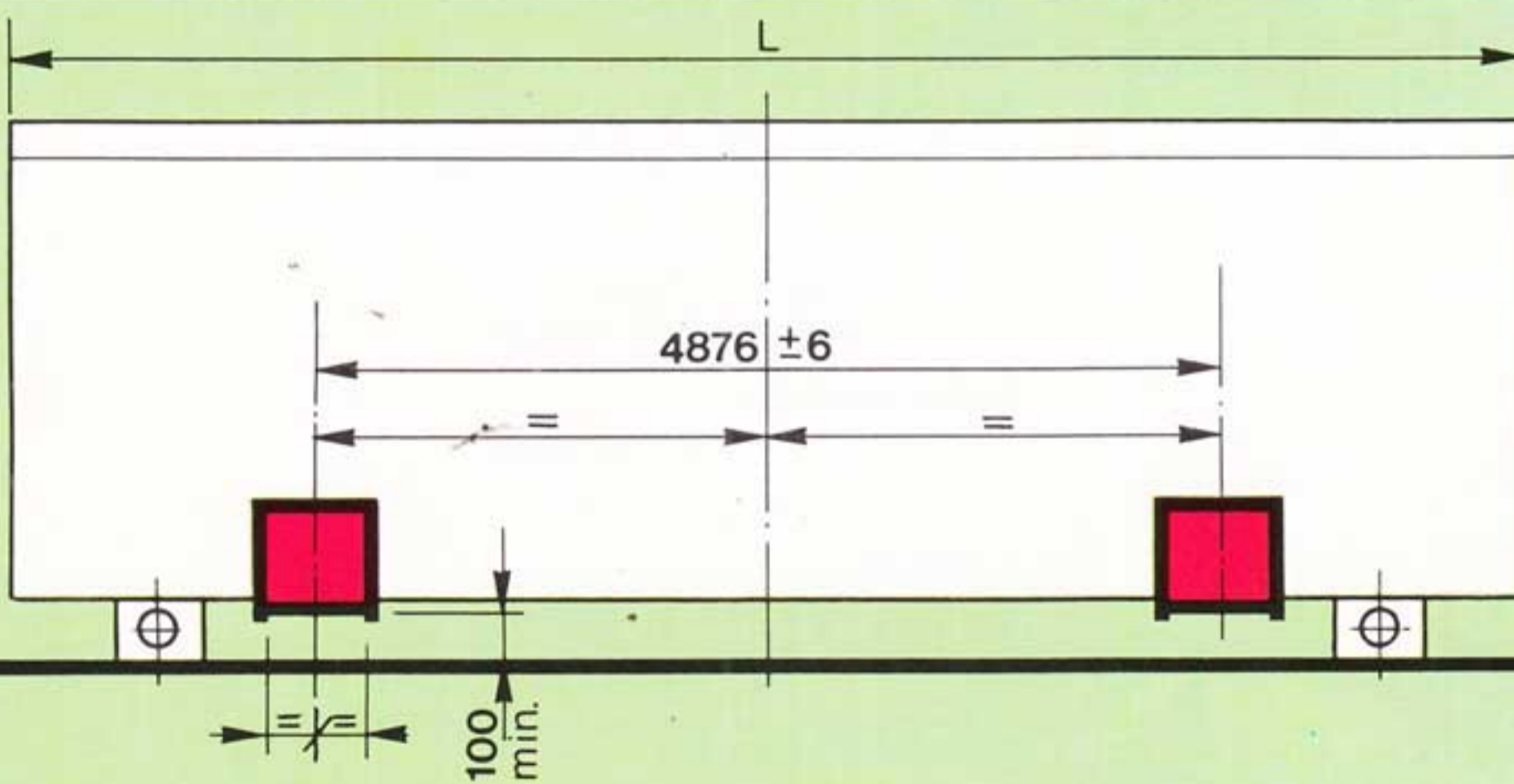
Via Manzoni 6 - CH 6830 Chiasso  
Tel. (091) 44 03 83

# ENKELE TECHNISCHE



R is het zwaartepunt van de oplegger bij een maximale, gelijkmatige verspreide lading.

\* De opgegeven hoogten zijn deze van de geladen voertuigen.  
 \*\* De hoogte, van toepassing in België, Duitsland, Oostenrijk en Nederland bedraagt 3.920 m.  
 In Frankrijk, Zwitserland en Italië is de limiet vastgesteld op ongeveer 3.600 mm.

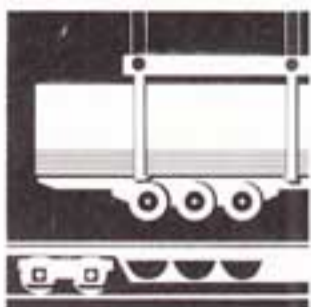


Groepen	Max. L.	max. l.	d1-d2
1	6.250		
2	7.150	$5.853 \pm 3$	13
3	8.050		
3 bis	8.050	$5.853 \pm 3$	13
	$\pm 9.000$ 9.125	$8.920 \pm 4$	16
4	12.192 (1)	$11.985 \pm 5$	19
	14.500		

(1) 14.500 = maximum voor de zakwager  
 Raadpleeg ons boven de 12.500.

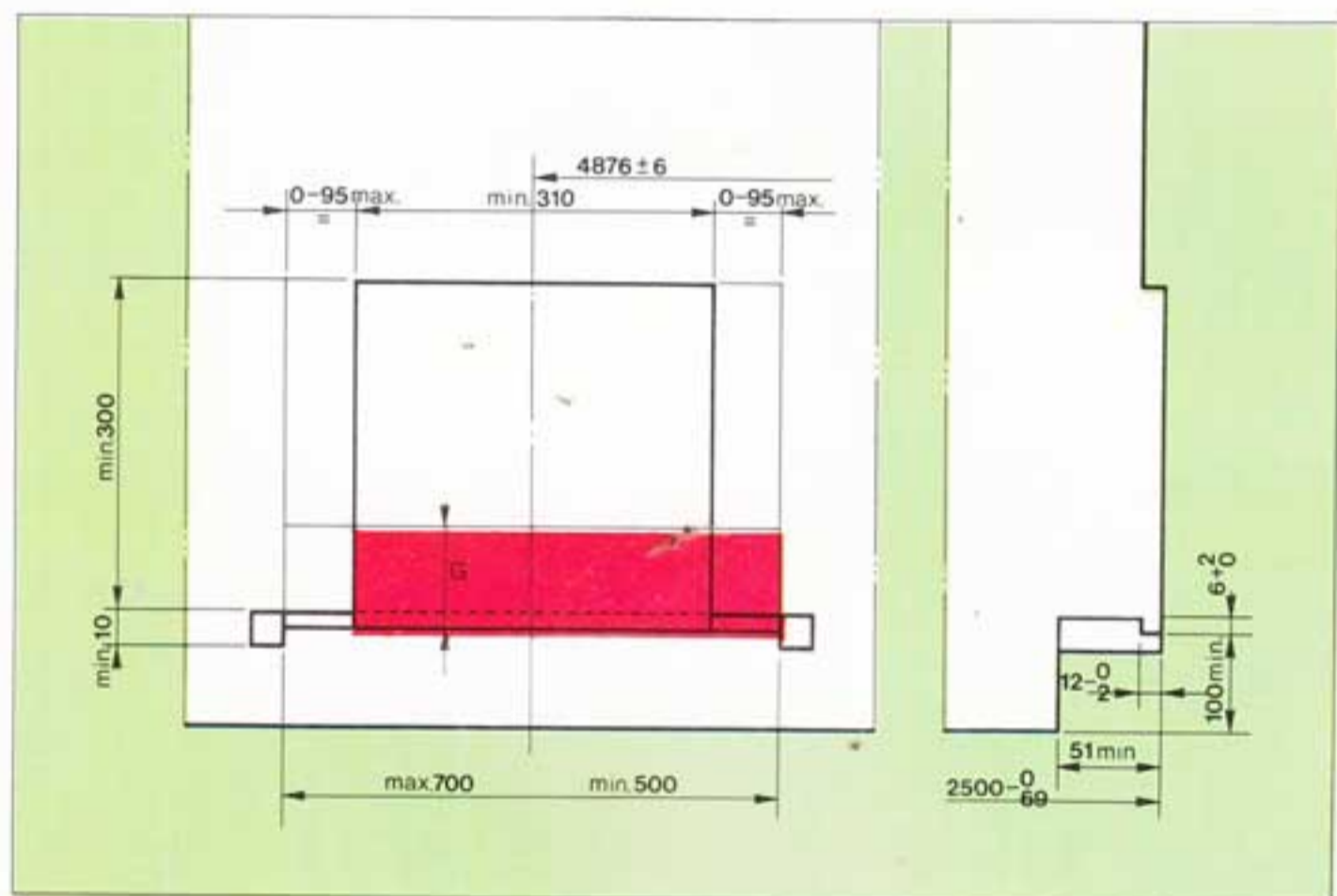
# AANPASSINGEN

Om voor het rail-route vervoer in aanmerking te kunnen komen, zoals we reeds eerder hebben gezegd, moeten de wegvoertuigen beantwoorden aan enkele technische criteria. Het volstaat dus ze aan te passen, indien ze al tot het voertuigenpark van de onderneming behoren, of aan de constructeur de juiste gegevens mee te delen bij de aankoop van nieuw materieel.

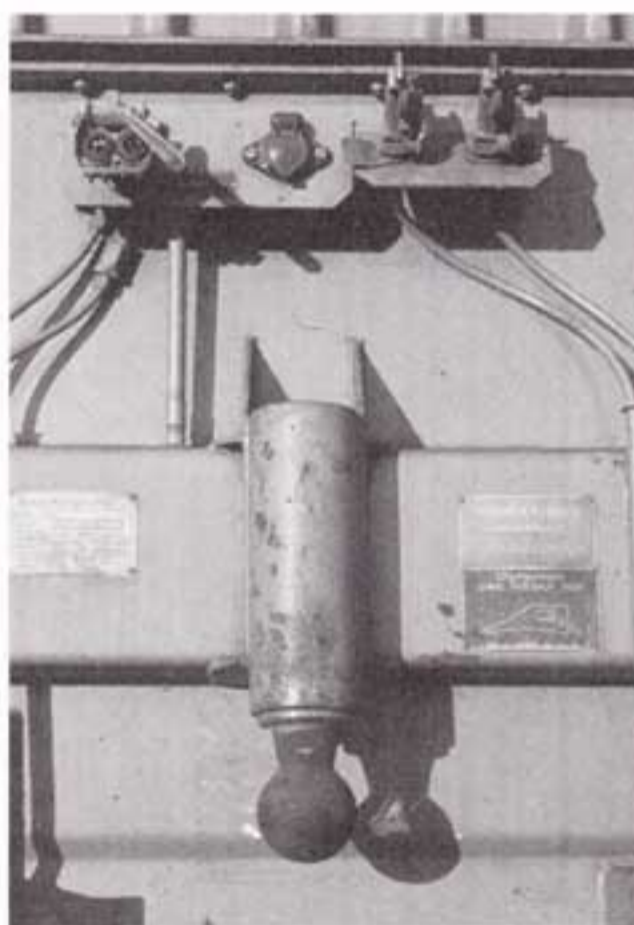


Wij geven hierna een overzicht van deze wijzigingen aan het basisplan. Wij hebben vrijwillig onze uitleg beperkt over de verticale behandeling die het meest gebruikte systeem is in België.

Wat de horizontale behandeling betreft bevelen wij de geïnteresseerde ondernemingen aan informatie in te winnen bij TRW. Deze raad geven wij trouwens aan alle wegvervoerders die bij de rail-route specialisten de antwoorden zullen vinden op alle vragen die onze, zij het zeer beperkte, uitleg bij hen mocht doen rijzen.



Voor alle voertuigen: versterkte zones



- Kangoeroe:
- aanhechtingspunt voor de speciale tractor
  - speciale steunbouten
  - opklapbare schokbreker



# 100 ADEKWATE WAGENS

TRW heeft in 1980 een honderdtal speciale wagens laten bouwen met een vaste kuil, voor het transport van opleggers en laadbakken.

In de vaste kuilen kunnen ook opleggers met tridem-assen geplaatst worden.

Zoals het bij de andere speciale rail-route-wagens het geval is, beschikt ook deze over een stutblok waarvan de positie regelbaar is met een eenvoudige beweging van een hendel die op de zijkant geplaatst is.

Hechtingspunten zijn voorzien voor laadbakken: zij worden geplaatst in hoekklemmen waardoor een perfecte vastzetting verzekerd is; deze punten zijn op ver-

schillende plaatsen beschikbaar, volgens de juiste lengte van het wegvoertuig.

## Lading

Men kan op deze wagens meerdere types van dit materieel laden:

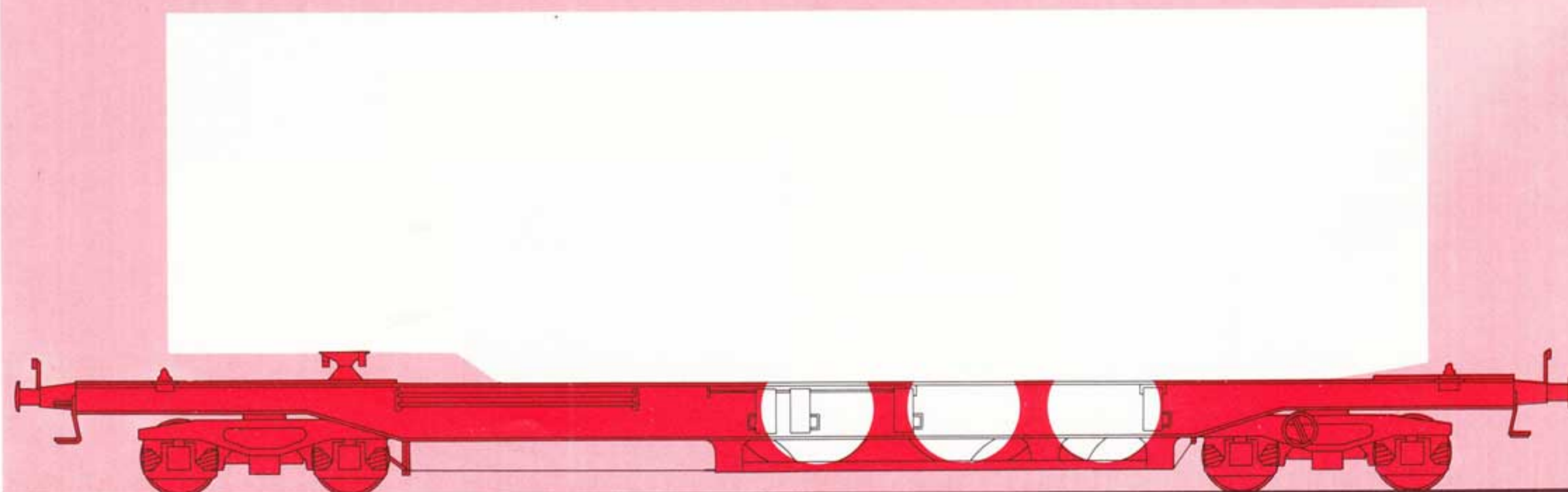
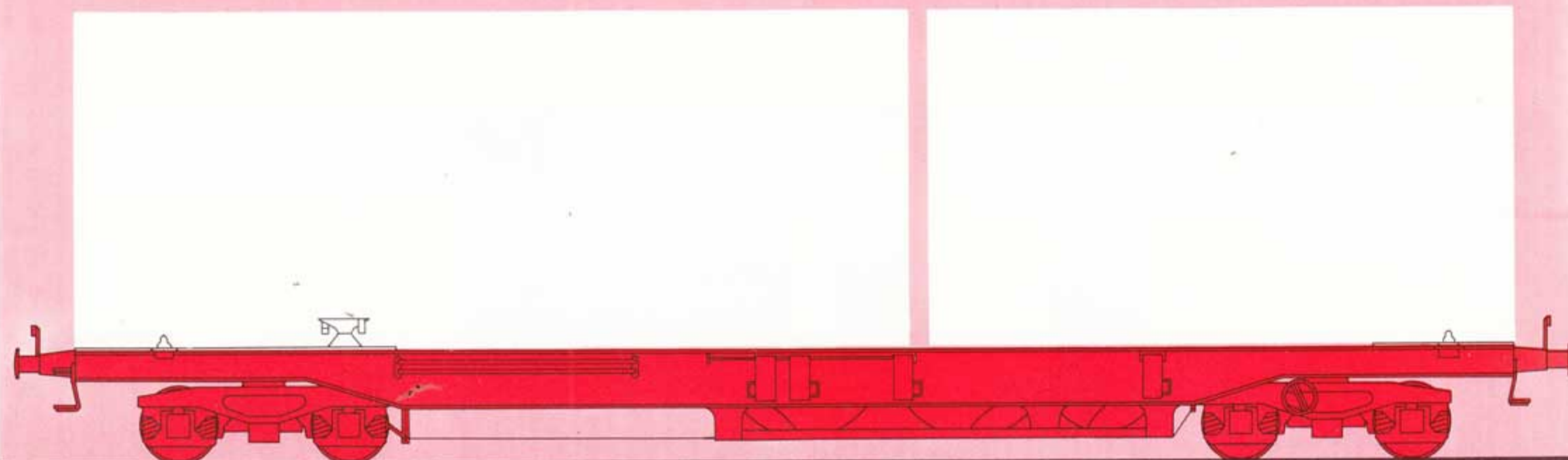
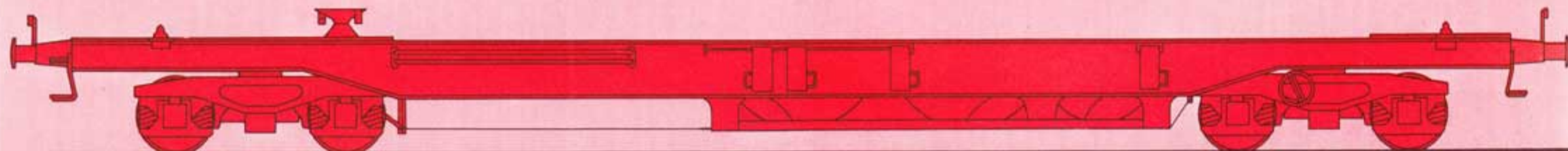
- een oplegger;
- een laadbak van 12,20 tot 13,50 meter;
- twee laadbakken van 7,15 meter;
- twee laadbakken van 8,05 en 6,25 meter.

De maximale lading werd vastgesteld op 37 ton.

De aankoop van twee bijzondere series van 100 wagens van hetzelfde type ligt momenteel ter

studie, in het kader van een project dat door het Ministerie van Verkeerswezen wordt voorbereid voor de uitbouw van het gecombineerde railroute vervoer.

<b>Lengte over alles</b>	16.440 mm
<b>Lengte van het onderstel</b>	15.200 mm
<b>Afstand tussen draaistelsspillen</b>	11.200 mm
<b>Breedte van het onderstel</b>	2.980 mm
<b>Lengte van de vaste kuil</b>	7.950 mm
<b>Hoogte van de kuil boven spoorstaaf</b>	338 mm
<b>Maximum snelheid</b>	120 km/h
<b>Minimum bochtstraal</b>	75 m



# DE EUROPESE INSTANTIES

**UIRR:** Internationale Unie voor het gecombineerd rail-route-vervoer.

Coördinatiecomité voor het gecombineerd vervoer.

De internationale unie voor het gecombineerd rail-route-vervoer werd opgericht in 1970 door de verschillende Europese maatschappijen die deze transporttechniek beheren. Het doel was de inspanningen te bundelen, derwijze dat de meest efficiënte exploitatie en de beste "service" aan de wegvervoerders kon worden aangeboden. De unie is de

woordvoerder van deze gecombineerde techniek ten opzichte van de spoorwegnetten.

Daarom is in 1977 een gemengd comité opgericht, bestaande uit de UIRR en de betrokken spoorwegnetten. Dat coördinatiecomité voor het gecombineerd vervoer houdt zich vooral onledig met de harmonisatie van de exploitatievoorwaarden, de tarie-

**EEG:** ministerraad voor het transport der negen.

**CEMT:** Europese Conferentie der Ministers van Verkeer.

**UIC:** Internationale Spoorwegunie.

ven, de investeringen en dies meer. Er zijn reeds enkele opmerkelijke resultaten geboekt.

Onder bescherming van de Europese Gemeenschap is in 1975 een gemeenschappelijke reglementering opgesteld; het gecombineerd rail-route-vervoer werd aldus verlost van elke bilaterale contingentering.

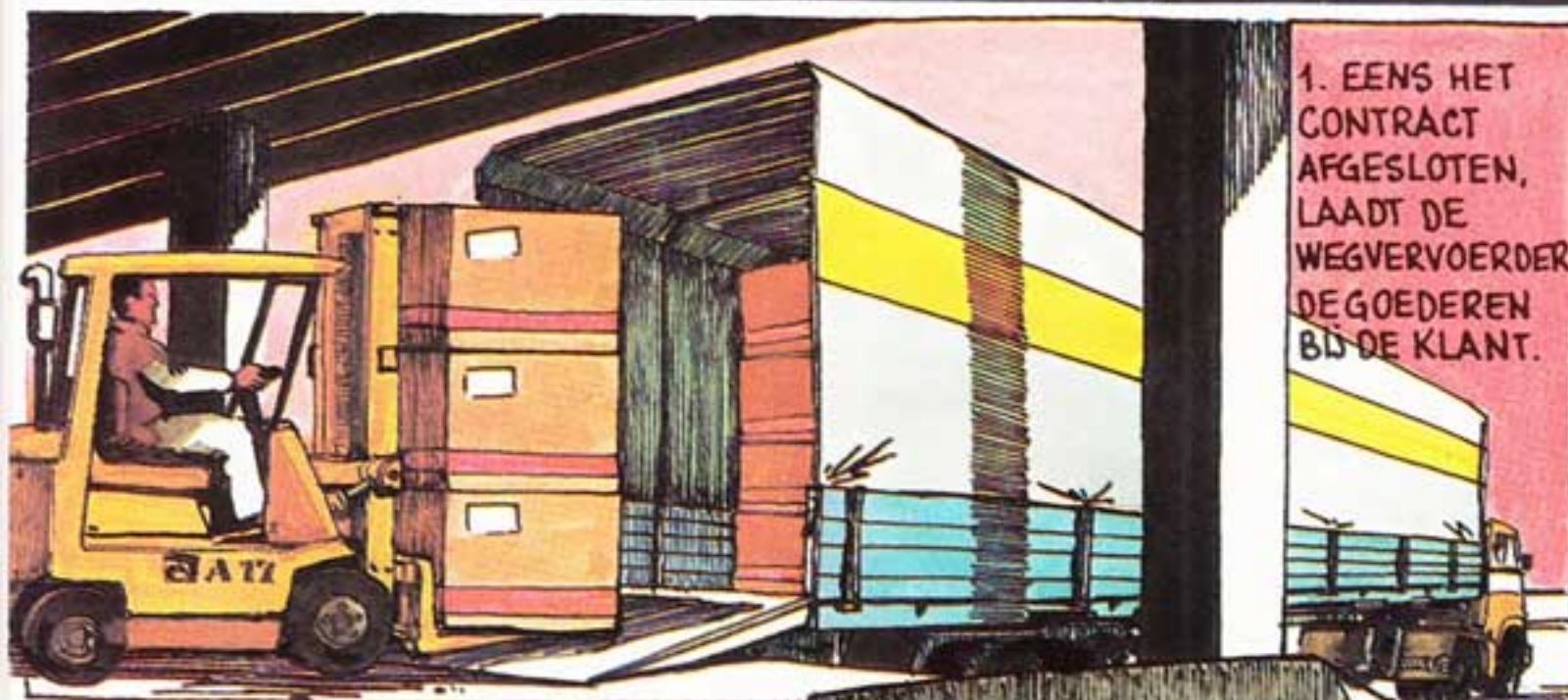
Onderhandelingen werden ge-

voerd met de Europese Conferentie der Ministers van Verkeer om de nationale reglementeringen van de aangesloten landen in overeenstemming te brengen met deze van de EEG.

Voegen we er aan toe dat de Internationale Spoorwegunie actief deelneemt aan alle werkzaamheden van deze instanties.



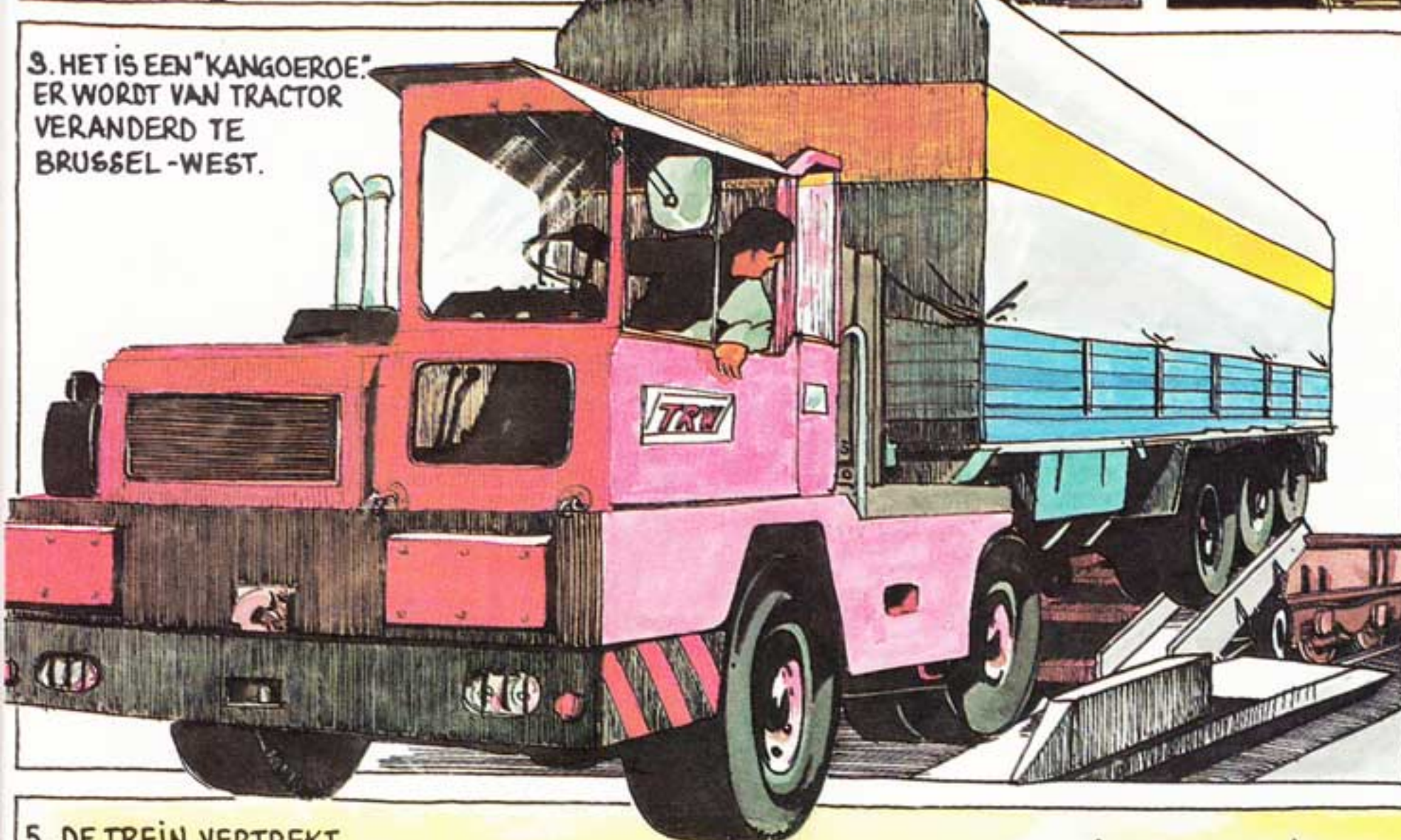
# Van deur tot deur per spoor en weg



1. EENS HET CONTRACT AFGESLOTEN, LAADT DE WEGVERVOERDER DE GOEDEREN BIJ DE KLANT.



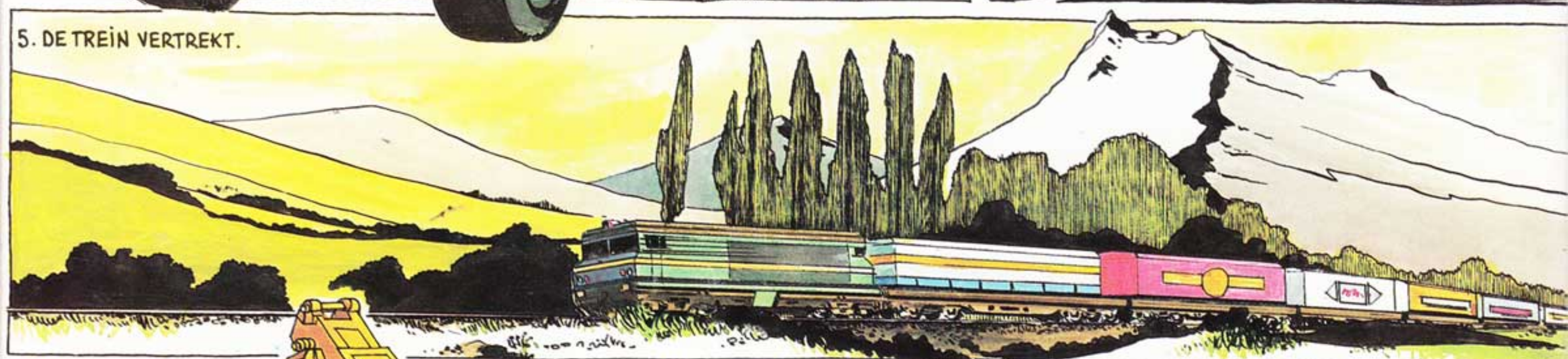
2. DE VRACHTWAGEN VOLBRENGT HET EERSTE TERMINALE TRAJEKT, TOT AAN HET VERTREKSTATION.



3. HET IS EEN "KANGOEROE" ER WORDT VAN TRACTOR VERANDERD TE BRUSSEL -WEST.



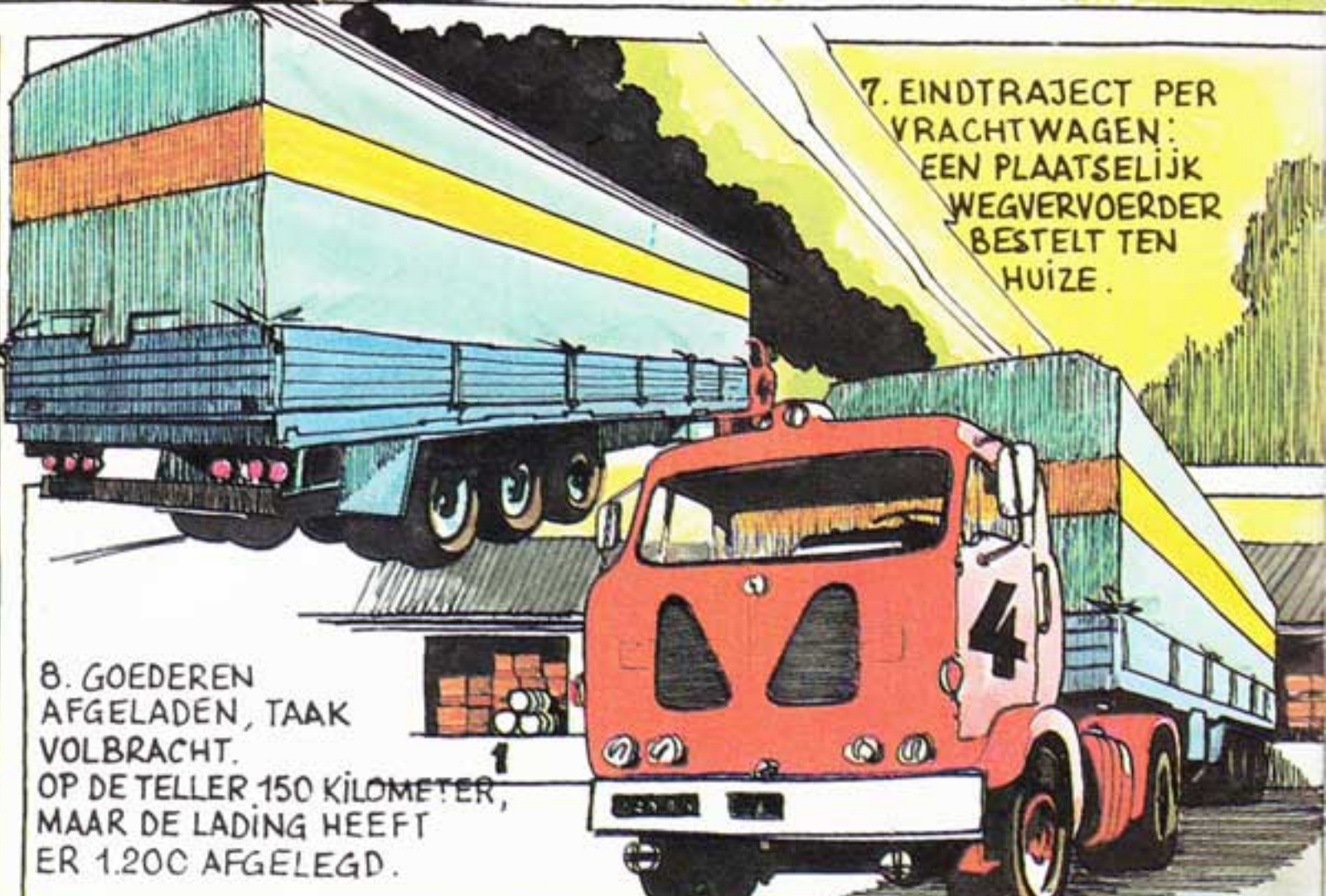
4. DE OPLEGGER WORDT OP DE SPOORWAGEN GEREDEN.



5. DE TREIN VERTREKT.



6. DE AANKOMSTTERMINAL WERKT VERTICAAL.



7. EINDTRAJECT PER VRACHTWAGEN: EEN PLAATSELIJK WEGVERVOERDER BESTELT TEN HUIZE.

8. GOEDEREN AFGELADEN, TAAK VOLBRACHT. OP DE TELLER 150 KILOMETER, MAAR DE LADING HEEFT ER 1.200 AFGELEGD.