

# SPOORNIEUWS

INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN

SCN BOR  
Soc wby ras  
SIO RTSEL  
**(B) 286**

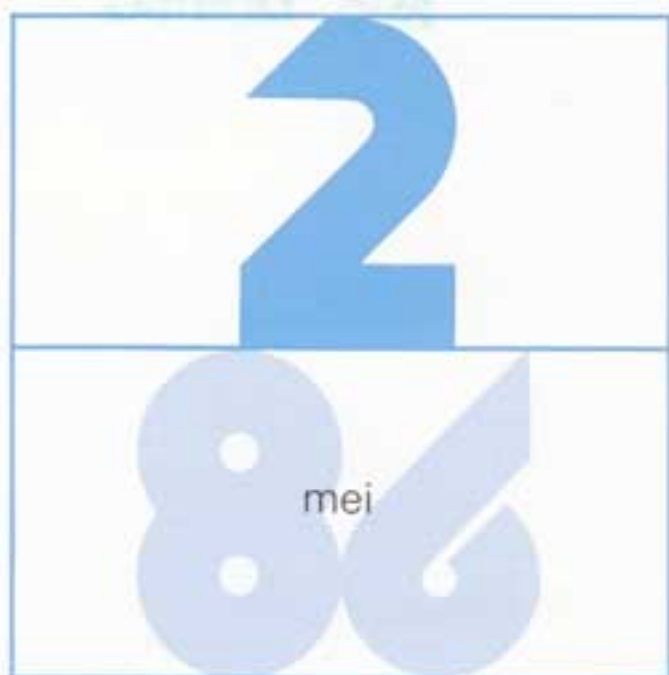
Brussel X

G.P.P./10/209

Maandlijks tijdschrift  
behalve 1°, 4°, 7°, 8°  
en 10° maand.



# TOP PLAN



*De dag en het tijdstip? 1 juni in de ochtend.*

*De naam? Het TOP-Plan.*

*Waarom deze reorganisatie?*

*Voor betere en snellere prestaties tegen een lagere kostprijs.*

*Om de goederenklanten die afzonderlijke wagenladingen versturen een kwaliteitsdienstverlening aan te bieden, betrouwbaar en tegen een betere prijs. Om in de negentiger jaren met kans op slagen nog een betekenisvolle plaats in te nemen op de nationale en de internationale transportmarkt.*

*Het TOP-Plan is de uitdaging die de NMBS aanneemt met de nakende eeuwwisseling in het vizier. Zij heeft er zich stap voor stap op voorbereid door de aanwending van hedendaagse studiemethoden en moderne beheerstechnieken. Zij heeft het profiel getekend van een verjongde spoorweg, aangepast aan de behoeften van een veeleisende markt.*

*Op 1 juni staat de NMBS aan de startlijn, klaar om onmiddellijk in te grijpen bij de minste eventuele hapering van de goed geöliede machine. De Maatschappij staat sterk en op korte termijn kan zij het bewijs leveren dat de spoorweg nog steeds een belangrijke rol speelt in het economisch gebeuren.*

*Wat u moet weten over het TOP-Plan en over de kwaliteitsdienstverlening die de NMBS wil aanbieden aan de klanten, kunt u lezen op deze bladzijden. In enkele volgende nummers komen wij er nog uitgebreid op terug... om de band tussen de klant en de vervoerder per spoor nog hechter en nog beter aan te halen.*

Verantwoordelijke uitgever:  
M. Placke - Brussel

Redactie:  
Ravensteinstraat 36 bus 7  
1000 Brussel  
Tel. 02/525 36 84  
Lay out: P. Funken - Brussel  
Drukkerij: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

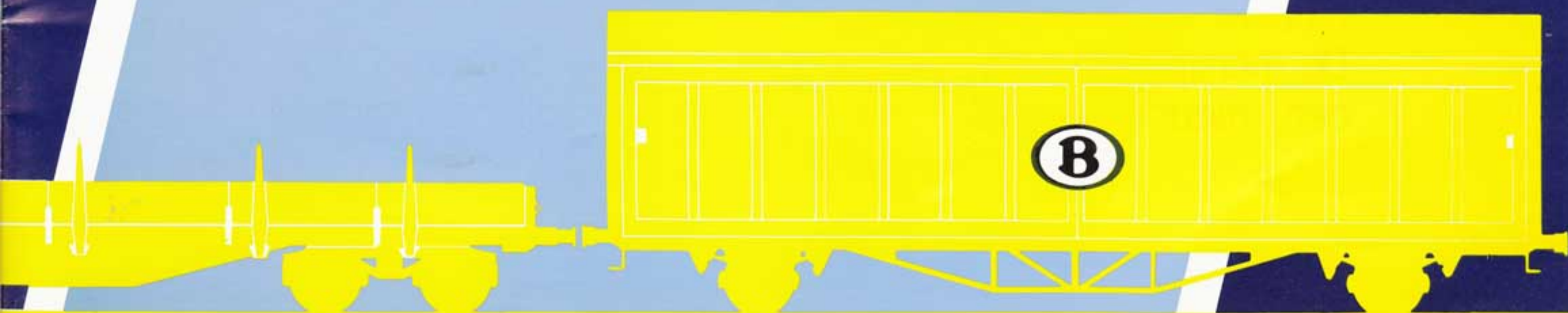
Lid **fppb**

Foto's  
Daems: 2  
NMBS



**TOP PLAN**

**HET TOP-PLAN:  
OPTIMAAL  
TRANSPORT  
VOOR UW  
WAGENLADINGEN.**



# **HET TOP-PLAN:**

---

## **OPTIMAAL TRANSPORT**

---

### **VOOR UW WAGENLADINGEN.**

---

Op 1 juni e.k. gaat de NMBS van start met het nieuwe vervoerplan voor het verspreid wagenladingverkeer, het TOP-Plan. Het letterwoord "TOP" staat voor Transport-OPTimalisering, en dat begrip drukt duidelijk onze fundamentele doelstelling uit: de NMBS wil de klant een optimaal transport aanbieden.

Het TOP-Plan is de logische voortzetting van de inspanning tot algemene reorganisatie van het goederenvervoer, die in 1980 een aanvang nam met o.m. de herstructurering van de bediening der goederenkoeren.

Het plan werd uitgedacht voor het verspreid wagenladingverkeer. Het is dus toepasbaar voor goederenvolumes die ontoereikend zijn om gesloten treinen te vormen, maar die minstens één volledige wagenlading uitmaken.

Het TOP-Plan is de tegengzet van de NMBS om de grondige wijzigingen op te vangen die zich de laatste decennia hebben voorgedaan in de Europese industriële structuren en in de economische activiteiten in het algemeen.

Om in de concurrentiële transportmarkt zowel op nationaal als op internationaal vlak een rol van betekenis te blijven vervullen wil de NMBS inspelen op de behoeften van de klant. Dat impliceert een driehoeksverhouding tussen de kwaliteit, de betrouwbaarheid en de concurrentiekracht van het produkt.

De marktprijs kan als externe factor moeilijk beïnvloed worden, maar de kwaliteit kan men op een rationele manier



modelleren in samenspel met de kostprijs. En dat is uiteindelijk de betrachting van het TOP-Plan: de efficiënte reorganisatie van het verspreid wagenladingverkeer tegen een lagere productieprijs, wat uiteindelijk resulteert in een betere en betrouwbare dienstverlening en interessantere prijsvoorwaarden voor de klant.

Vandaag de dag is de Transport-OPTimalisering rijp en klaar om in de praktijk te worden omgezet.

**HET TOP-PLAN:  
SPITSDIENST-  
VERLENING  
VAN DE NMBS!**

## HET TOP-PLAN : 3 DOELSTELLINGEN

Het bestaande vervoerschema werd geleidelijk minder geschikt om aan de behoeften van de veeleisende markt te voldoen. De industrie richtte zich meer naar de produktie van fabrikaten met kleine afmetingen, waardoor een traditionele evolutie in de zware industrie werd afgeremd. Er is eveneens een recente wijziging waar te nemen in de produktiestructuren: diversificatie en voorraadbeperking zijn aan de orde van de dag.

Het TOP-Plan is een herwerking van structuren en werkmethodes gebaseerd op de optimale aanwending van bestaande middelen en de optimale organisatie van het verkeer.

Er worden geen nieuwe middelen ingezet, de procedures worden vereenvoudigd, het werk versneld, de produktiviteit opgevoerd en het beschadigingsrisico verminderd. Dat alles wordt mede door de inzet van de informatica verwezenlijkt.

De klant krijgt een optimaal transport aangeboden waarin de kwaliteit, de betrouwbaarheid en de prijs de belangrijkste elementen zijn.



## KWALITEIT

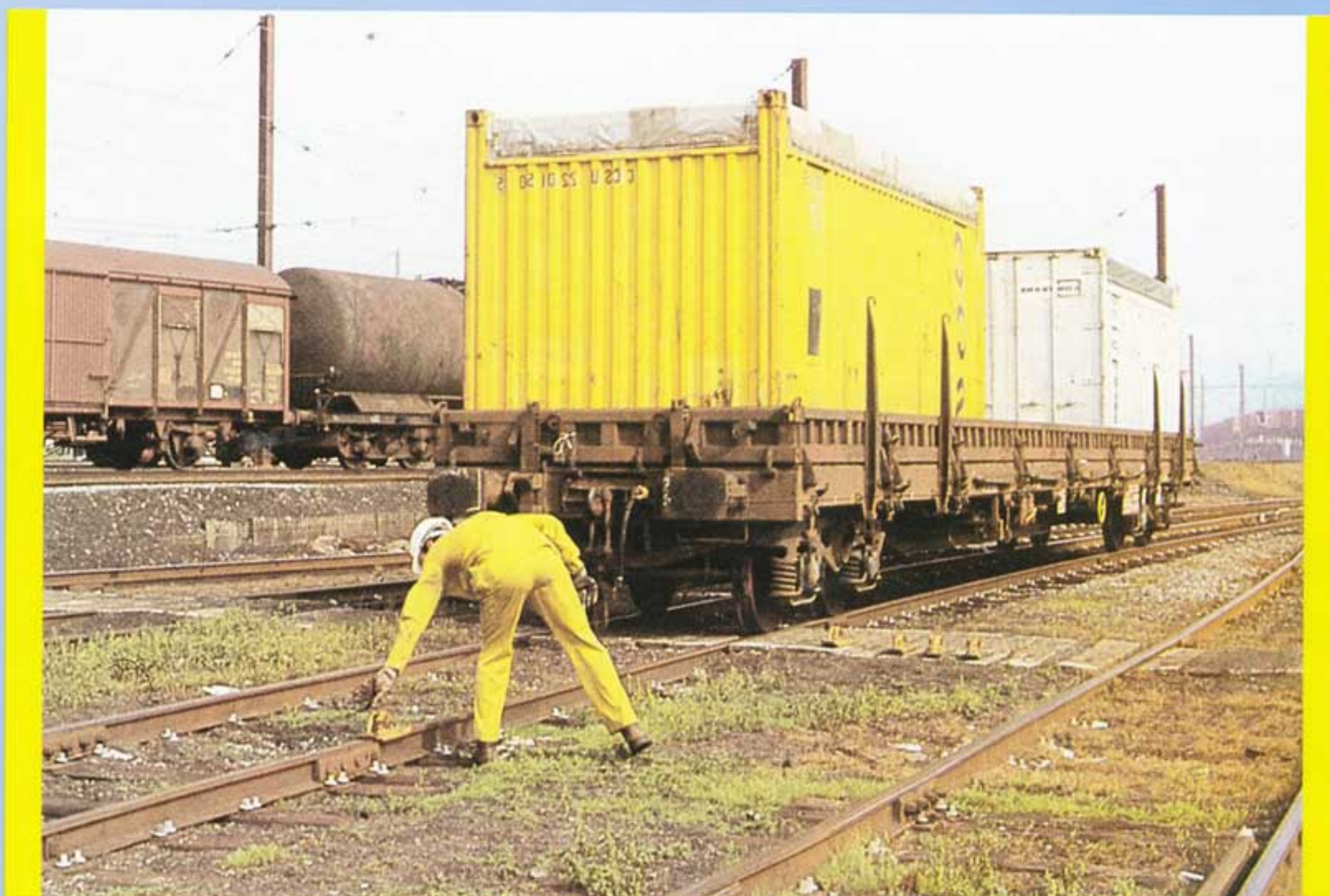
### Vervoersduur dag A/dag B in binnenverkeer.

De goede kwaliteit van de dienstverlening wordt vooral bepaald door de vervoersduur. Het TOP-Plan stelt de vervoersduur dag A/dag B in het binnenverkeer als primordiale factor.

Deze aangescherpte vervoersduur zal ook toegepast worden in het internationaal verkeer. Binnen drie jaar wil de NMBS de grenzen "uitwissen", wat beduidt dat de internationale spoorverbindingen een stuk aantrekkelijker worden voor de expediteurs. Een vervoersduur dag A/dag C is het streefdoel voor de buurlanden. Voor verder bestemmingen wordt een aangepaste, kortere reisduur nagestreefd.

De realisatie van dit doel is uiteraard afhankelijk van een internationale spoorwegintegratie, en het TOP-Plan werd in die zin opgevat. Nu reeds is het harmonieus afgestemd op het Intercargo-plan van de Duitse spoorwegen en op het Etna-plan van de Franse spoorwegen.

De grote beheers- en communicatiemiddelen worden ingezet voor het volgen van de wagens. Het GEM-systeem, ontwikkeld door de NMBS, is één der modernste in Europa, en ook het Europese informatietransmissienet HERMES, zal van topniveau zijn voor het uitwisselen van gegevens met betrekking tot het internationaal vervoer.



## BETROUWBAARHEID

### **Aantrekkelijke commerciële snelheid van de treinen.**

Het TOP-Plan wordt gerealiseerd zonder nieuwe investeringen. Bestaande rangeerinstallaties worden optimaal aangewend om tot een rendabele activiteit te komen.

Het vervoerschema steunt op 6 rangeerstations: Antwerpen-Noord, Hasselt, Merelbeke, Kinkempois, Monceau en Saint-Ghislain. Daar worden 4 stations aan toegevoegd met bijzonder statuut, Schaarbeek, Stockem en Montzen voor het internationaal verkeer, en Ronet met een hulprangeerfunctie.

De onderlinge uitwisselingen tussen deze rangeerstations worden versneld en geoptimaliseerd. Dagelijks zijn er twee onderlinge verbindingen tussen deze stations.

Het TOP-Plan voorziet dat een wagen, ongeacht zijn vertrekpunt, slechts twee rangeringen ondergaat alvorens zijn bestemming te bereiken. Zo zal iedere wagen - behoudens enkele uitzonderingen (omwille van de grote vernieuwingswerken te Antwerpen bijvoorbeeld) - die in binnenverkeer aangeboden wordt op dag A, ter bestemming zijn of aan een aangrenzend net overgegeven worden, op dag B.

De commerciële snelheid van de wagens verhoogt en de betrouwbaarheid van het vervoer neemt toe. Dat is het belangrijkste element voor de stipte programmatie van het vervoer en voor de integratie ervan in een produktieketting.





## **CONCURRERENDE PRIJS**

### **Terugschroeven van de produktiekosten.**

Het aanbod van de spoorweg moet vergelijkbaar zijn met dat van de concurrentie, waaruit de imperatieve noodzaak voortvloeit om de produktiekosten te verminderen.

Daartoe voorziet het TOP-Plan het adequaat aanwenden van de bestaande infrastructuur in de rangeerstations, waardoor meer wagens per uur kunnen behandeld worden. Het verblijf van de wagens in de rangeerstations wordt ingekort, het rendement van de verbindingstreinen wordt opgevoerd en het risico voor beschadiging van de goederen daalt door minder behandelingen. Meer tonnen zullen met minder wagens ter bestemming gebracht worden.

Deze verlaging van de produktiekosten leidt uiteindelijk tot een betere prijs voor de klant.

## **HET TOP-PLAN: WANNEER?**

Op 1 juni 1986 gaat het TOP-Plan van start voor het goederenverkeer per wagenlading.

Op 31 mei 1989 moet de internationale integratie voor het goederenvervoer per spoor een grote stap verder zijn.

## DE BEDIENING VAN DE STATIONS

De hieronder afgedrukte tabel geeft voor elk centrumstation het aankomst- en het vertrekur van de intervormingstreinen.

Centrumstation	V	A	Centrumstation	V	A
Aalst	17	9	Libramont	20	9
Aarlen	18	11	Lier	15	9
Aat	20	9	Manage	19	10
Ans	19	10	Marbehan	19	10
Antwerpen Kiel	21	7	Mariembourg	23	13
Antwerpen Schijnpoort	21	6	Marloie	14	10
Bressoux	21	6	Mechelen-Nekkerspoel	19	7
Brugge	23	6	Menen	14	6
Brussel Thurn & Taxis	20	6	Merelbeke	20	9
Châtelet	24	9	Mol	19	9
Courcelles-Centre	13	9	Montzen	24	11
Deinze	19	7	Namen	18	11
Denderleeuw	16	10	Neerpelt	18	10
Dendermonde	22	9	Ottignies	20	12
Diksmuide	15	12	Raeren	17	10
Doornik	16	9	Roeselare	18	9
Erquelinnes	23	10	Saint-Ghislain	19	9
Fleurus	18	13	Sint-Niklaas	20	6
Gedinne	14	14	Statte	19	11
Gouvy	20	7	Turnhout	19	10
's Gravenbrakel	18	11	Verviers-Ouest	10	6
Haine-Saint-Pierre	22	9	Virton	19	9
Haren-Noord	17	9	Winterslag	22	6
Hasselt	24	9	Wondelgem	18	8
Herentals	20	6	Zeebrugge	20	6
Kortrijk	20	6	Zottegem	16	13
Leuven	20	6			



## **DE REORGANISATIE VAN HET GOEDERENVERVOER PER AFZONDERLIJKE WAGENLADING**

Om de grondige wijzigingen op te vangen die zich de laatste decennia hebben voorgedaan in de Belgische en in de Europese industriële structuren, was het nodig om onze verkeersorganisatie van het goederenvervoer totaal te herzien.

De voorbereiding werd verricht door een multidisciplinaire groep technici, en de voorgestelde reorganisatie van het vervoer per wagenlading werd door de Raad van Beheer van de NMBS goedgekeurd op 30 april 1982.

Na gunstig advies van de Gewestelijke Economische Raden vatte men de studies aan volgens een welbepaald schema (zie op blz 2/3).

De studies voorzien in de modules 1, 2 en 3 zijn reeds van toepassing of worden geleidelijk aan toegepast. De studie betreffende het "vervoerplan", vermeld in module 4, is de logische gevolgtrekking van de voorgaande. Dit vervoerplan wordt in de praktijk omgezet vanaf 1 juni 1986.

Het nieuwe TOP-Plan voor de Transport-OPTimalisering vervangt het bestaande vervoerschema dat gebaseerd was op structuren die in de zestiger jaren waren uitgezet. Dit vervoerschema beantwoordde niet meer aan de nieuwe behoeften en kon niet in overeenstemming gebracht worden met de actuele objectieven.

Het vervoerplan, dus de organisatie voor het vervoer van afzonderlijke wagenladingen, heeft een gunstige invloed op de kostprijs van het vervoer en op de kwaliteit van de dienstverlening voor de klant.

Het uitwerken van een nieuwe structuur was onontbeerlijk om deze daling van de kostprijs door te drukken en om de kwaliteitsdienstverlening waar te maken.

Deze objectieven kunnen gerealiseerd worden middels vier grote oriëntatiepunten:

1. streven naar een optimaal rendement van de rangeerinstallaties en van de verbindingstreinen tussen deze installaties;
2. een vervoersduur dag A/ dag B tot stand brengen die de kwaliteit van de dienstverlening bepaalt en die is afgestemd op de gelijkaardige vervoerplannen van onze buurnetten;
3. een aantrekkelijk aanbod voorstellen aan de klant, gekenmerkt door een uitstekende kwaliteit en een interessante prijs;
4. het internationaal verkeer propageren via snelle grensoverschrijdende treinen met beperkt oponthoud (of zonder stilstand) aan de grenzen.

### **VERVOERSDUUR DAG A/ DAG B**

Een vervoersduur dag A/ dag B betekent dat een wagen die wordt aangeboden op een door de spoorweg bediend punt op dag A, de volgende dag - dus op dag B - ter beschikking moet zijn van de bestemming. Deze waarborg moet ook uitgebreid worden op internationaal vlak.

Zaterdag, zondagen en feestdagen worden niet in aanmerking genomen.

Om deze doelstelling uit te voeren is het noodzakelijk:

- dat elke wagen van vertrek- tot eindpunt slechts twee rangeringen ondergaat;
- dat de rangeerstations onderling met elkaar verbonden zijn via rechtstreekse treinen, zo mogelijk twee treinen per dag;
- indien men werkt met de techniek der loten (lot = een aantal wagens voor eenzelfde bestemming),
  - moet het aantal loten per trein, alsook het aantal treinen voor de aansluiting van loten, tot twee worden beperkt;
  - mag er slechts één aansluiting per lot worden toegelaten;

- dat de keuze van de te behouden rangeerstations verenigbaar zou zijn met de beperkingen inzake bediening van de zone (afstanden, rittijd, bedieningstijd,...).

### **UITWISSEN VAN DE GRENZEN**

Het internationaal verspreid verkeer per wagenlading neemt de helft van ons totaal verspreid verkeer voor zijn rekening. Dus ook middels transporten over onze grenzen zijn er interessante perspectieven om onze verkeerscijfers op te voeren... indien ons aanbod op het internationale vlak tenminste concurrentieel is.

Er zijn reeds onderhandelingen om zendingen rechtstreeks te versturen tussen diverse rangeerstations van verschillende spoorwegnetten, zodanig dat de gegarandeerde vervoersduur kan geprogrammeerd worden van Europese zone tot Europese zone. Zwakkere verkeersstromen komen uiteraard niet in aanmerking voor dergelijk rechtstreeks vervoer. Daarvoor dient een eenvormig vervoersprincipe te worden gehanteerd dat er in bestaat:

- dat al het thans in het grensstation gedane werk (dat in de meeste gevallen slechts betrekking heeft op een gedeelte van de wagens) wordt overgebracht naar het meest geschikte rangeerstation van de NMBS;
- dat er voor een beperkt aantal grenspunten een plaatselijke organisatie tussen naburige grensstations wordt behouden, waardoor het residueel verkeer kan vervoerd worden dat bij het binnenkomen van het land verplicht moet stoppen om speciale formaliteiten te vervullen (gevaarlijke goederen, uitzonderlijke transporten,...) en dat dus niet van de beschikkingen van interpenetratie kan genieten.

Om dit alles te realiseren zullen de netten gebruik maken van de mogelijkheden van de transmissieapparatuur, van de interconnectie van de gemechaniseerde beheerssystemen der Europese netten, van de harmoniseringsmaatregelen uitgewerkt door de UIC en van de faciliteiten toegekend door de Administratie der Douane (zie in dat verband onze steekkaart "Douane").

# GOEDERENVERVOER PER WAGENLADINGEN

Vervoer van afzonderlijke wagenladingen en groepen afzonderlijke wagenladingen.

Wagenverdeelsysteem.

Vervoer van gesloten treinen.

## MODULE 1

Reorganisatie van de bedieningen groep per groep.  
Beslissing tot instandhouden of sluiten van de goederenkoeren en aansluitingen.

## MODULE 3

Studie van een vernieuwd wagenverdeelsysteem, in het kader van het GEM-systeem.

## MODULE 2

Studie van de normen voor organisatie van gesloten treinen (vervoer van beladen en ledige wagens).

Verkeersvolume (ledig en beladen) en uit te voeren rangschikkingen in de rangeerstations.

Verkeersvolume (ledig en beladen) te behandelen met de techniek der gesloten treinen.

## MODULE 4

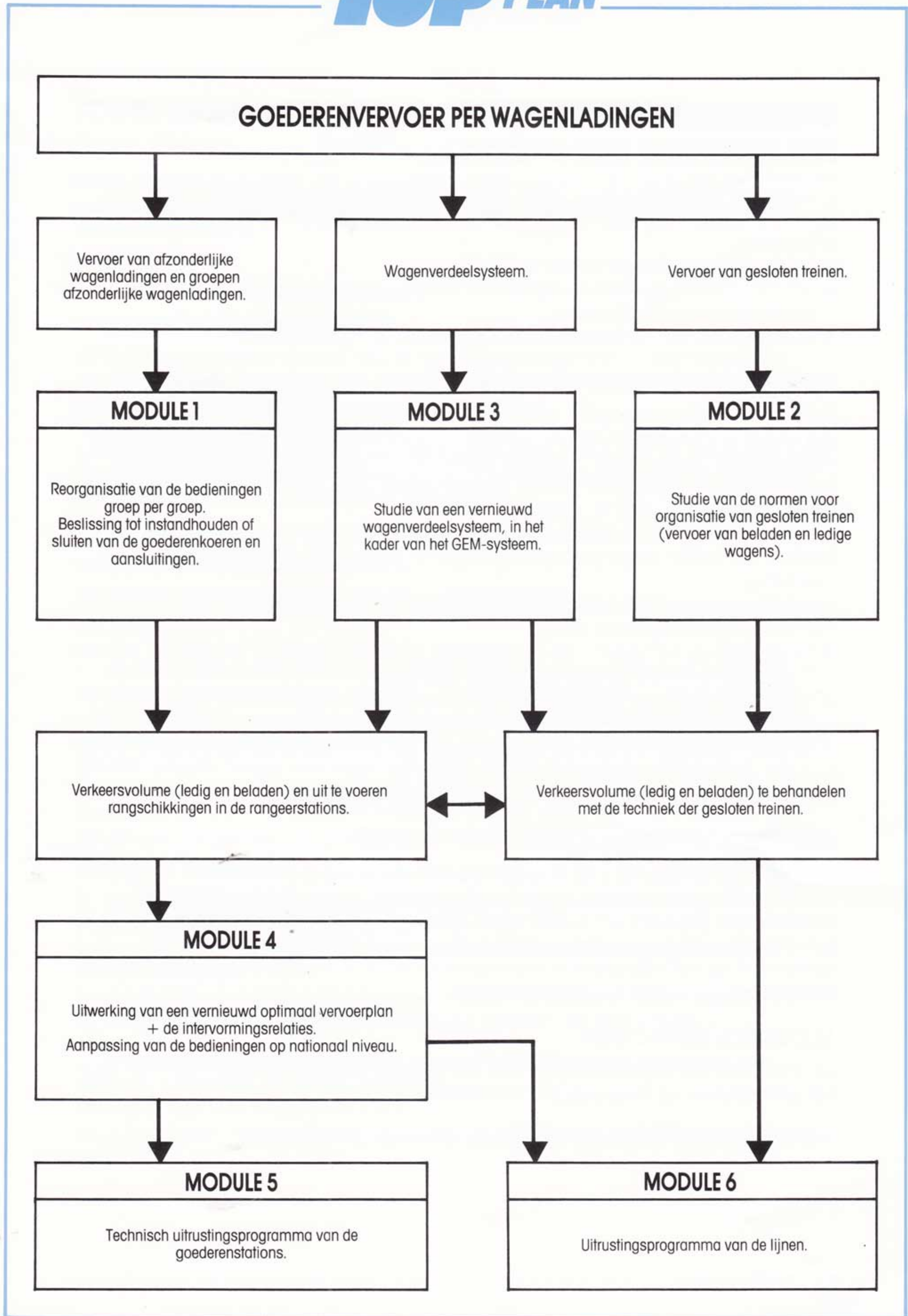
Uitwerking van een vernieuwd optimaal vervoerplan + de intervormingsrelaties.  
Aanpassing van de bedieningen op nationaal niveau.

## MODULE 5

Technisch uitrustingsprogramma van de goederenstations.

## MODULE 6

Uitrustingsprogramma van de lijnen.



## **VERKEERSINFORMATIE: EEN WERKTUIG MET GROTE CAPACITEIT**

U wenst voor uw goederen een "goed" vervoer. Dat spreekt voor zichzelf.  
De NMBS kan daar probleemloos voor zorgen door de inzet van de telematica.

Wij helpen u:

- om uw vervoer te volgen 24 uur op 24;
- om uw administratief werk tot het stricte minimum te beperken door slechts één vervoerdocument te gebruiken;
- bij de controle van uw facturen zonder een reïncodering te verrichten.

### **HET PERMANENT VOLGEN VAN DE WAGENS**

Vandaag de dag is het mogelijk om via een NMBS-terminal in een station of bij de Directie een wagen te lokaliseren in België, Frankrijk of Groot-Brittannië of de bestemming op te vragen van een wagen die in één dezer landen is vertrokken en de grens overschrijft. De andere netten die meewerken aan het Hermes-project (CFF, DB, FS) kunnen u dezelfde dienst aanbieden in 1987 of 1988.

Via de aansluiting van de NMBS-computers op het RTT-net kan een klant die over een telex beschikt binnenkort zelf de gegevens opvragen en onmiddellijk over het antwoord beschikken.

De NMBS bestudeert ook nieuwe toepassingen met de andere netten die het Hermes-systeem toepassen, zoals:

- "ongevallen op het traject", om de expediteur, de bestemming of de eigenaar van een P-wagen in te lichten omtrent gebeurlijke voorvallen;
- "aanmelding van een zending", om het net van bestemming of het net van immatriculatie van een P-wagen in te lichten omtrent een zending.

In de nabije toekomst zal het eveneens mogelijk zijn om automatisch verwittigd te worden wanneer de wagens in België hun eindpunt naderen.

De vertrouwelijke aard van de informatie is uiteraard gewaarborgd.

### **EEN ANDER TRANSPORTDOCUMENT**

De NMBS kan samen met u de mogelijkheid bestuderen om in binnenverkeer het gebruik van de traditionele transportdocumenten af te schaffen. In vervanging worden de noodzakelijke gegevens om de tien dagen via een magneetband medegedeeld. Een dergelijk systeem voor het internationaal verkeer is momenteel ter studie. In samenwerking met internationale organismen moet dit onder meer ook leiden tot een soepeler gebruik van de douanedocumenten.

### **DE CONTROLE DER FACTUREN**

De NMBS kan alle opgeslagen gegevens met betrekking tot haar transportfacturatie voor het binnenverkeer op magneetband ter beschikking stellen.

Wilt u er meer over vernemen? Vorm telefoonnummer 02/525 36 83.

## **VOOR- EN NA-VERKOOP - DIENSTVERLENING**

Zowel voor als na de ondertekening van het vervoercontract kunt u gespecialiseerde NMBS-diensten raadplegen. De deskundigen zullen u graag hun ervaringen meedelen en zullen u met raad en daad bijstaan om uw transport in de beste omstandigheden ter bestemming te brengen.

**Indien uw probleem van commerciële aard is**

### **DE TECHNISCH COMMERCIELE DIENST**

zal voor u het probleem van een nieuwe spoor aansluiting onder de loep nemen, zal geschikte terreinen aanwijzen, kan het tariefaspect uitvoerig toelichten en kan alle vragen beantwoorden met betrekking tot het goederenmaterieel.

**Telefoon 02 / 525 26 19 of telex 25035 railcb.**

Deze dienst volgt het voorgelegde probleem tot het einde, zorgt voor de coördinatie tussen de diensten van de Belgische spoorwegen en buitenlandse spoorwegen en organiseert een degelijke en rationele na-verkoop-dienstverlening.

**Indien uw probleem van technische aard is**

### **DE DIENST VOOR TECHNISCHE BIJSTAND AAN HET CLIENTEEL**

kan samen met u

1. **algemene technische problemen bespreken:** de keuze van de wagen die goed moet aangepast zijn aan de aard der goederen, behandelingsproblemen, verplaatsing van wagens op sporen of op wielen, studies voor uitrusting van wagens, laad- en losinstallaties, installatie van een weegbrug, opstellen van richtlijnen voor het gebruik van speciale wagens, beheer van wagens voor het vervoer van petroleumprodukten, enz...

**Telefoon 02 / 525 21 31, 525 44 65 of telex 25035 railcb.**

Deze dienst zal u bijstaan voor het ontwerpen van uw installaties, zal u de beste uitrustingen aanbevelen, zal u helpen bij uw eerste verzending of ontvangsten, ongeacht de aard van de goederen.

2. **averij voorkomen:** studies, testen en aanvaarding van de laadmethodes, van de verpakking en van de vastzetting der goederen.

**telefoon 02 / 525 21 31, 525 44 66 (Franstalige zaken), 525 44 67 (Nederlandstalige zaken) of telex 25035 railcb.**

Deze dienst zal uw specifiek probleem bestuderen, zal de nodige testen doen, zal de schokken registreren en zal een laadsteekkaart opstellen die voor u nuttig is.

3. **het gecombineerd vervoer toelichten:** alle technische problemen in verband met rail/route, containers, laadkisten, opleggers.

**Telefoon 02 / 525 44 67 of telex 25035 railcb.**

Deze dienst geeft aangepaste tips, bestudeert uw probleem en stelt rationele oplossingen voor.

4. **uitzonderlijke vervoeren begeleiden:** het nationaal of het internationaal spoorwegprofiel is voor u een obstakel.

**Telefoon 02 / 525 42 19 of telex 25035 railcb.**

Bij deze dienst kunt u terecht voor alle inlichtingen en voor het bekomen van de nodige toelatingen.

Daarboven kunt u voor laadproblemen ook terecht bij de groepsverantwoordelijken van de NMBS:

te Antwerpen: M. Lauriks,  
tel. 03/231 76 90, toestel 2400

te Gent: M. Depaemelaere,  
tel. 091/22 57 21, toestel 5460

te Hasselt: M. Baerts,  
tel. 011/22 11 01, toestel 2210

te Brussel: M. Everaerts,  
tel. 02/218 60 50, toestel 7300

te Bergen: M. Colinet,  
tel. 065/33 41 71, toestel 2320

te Charleroi: M. Londot,  
tel. 071/36 40 10, toestel 4275

te Namen: M. Robette,  
tel. 081/22 37 01, toestel 2320

te Luik: M. Richard,  
tel. 041/52 01 30, toestel 4290

Al deze transportdeskundigen beschikken over een team multidisciplinaire specialisten:

- technici van het spoor en van de kunstwerken;
- specialisten van de exploitatie;
- technici van de signalisatie;
- scheikundigen;
- juristen;
- technici van het materieel, enz.

**Alle dienstverlening is GRATIS.**



## DE COMMERCIELE VERTEGENWOORDIGINGEN VAN DE NMBS

De Handelsdirectie van de NMBS heeft in België en in het buitenland een aantal vertegenwoordigingen opgericht.

De Commerciële Vertegenwoordigers die deze "handelsposten" leiden, hebben als taak informatie te verstrekken, prospectiewerk te verrichten en onderhandelingen te voeren met de klanten. Zij zijn de schakel tussen de klanten en de technici van de NMBS.

De **informatie** heeft betrekking op alle aspecten van de spoorwegactiviteit:

het reizigersverkeer, het stukgoedverkeer, de verzending van wagenladingen.

Daarbij horen ook allerhande nevenaspecten die men niet mag verwaarlozen om tot een efficiënt en rendabel vervoer te komen.

De afdeling "goederen" van de vertegenwoordiging onderzoekt de specifieke problemen van ieder vervoer en geeft inlichtingen omtrent de transportprijs. De vertegenwoordigingen in de vijf grote agglomeraties beschikken over gespecialiseerd personeel dat tariefinformatie per telefoon, per telex of per brief kan meedelen.

De **prospectie** wordt verricht door de commerciële vertegenwoordiger zelf en door een prospecteerder die hem bijstaat.

Het werk "op het terrein" leidt tot de **onderhandeling** van contracten die perfect aangepast zijn aan de behoeften van de expediteurs en aan het globale volume van hun verkeer. Het prospectieteam waakt over de uitvoering van de afgesloten contracten en staat in voor de oplossing van alle problemen die eventueel voortvloeien uit de realisatie van het transport. De commerciële vertegenwoordiging is eveneens de schakel tussen de klanten en de technische diensten van de NMBS. Indien nodig brengt zij u in contact met "the right man" bij de directiediensten en creëert aldus een vertrouwensrelatie die een betere en vlotte samenwerking mogelijk maakt.

Onze vertegenwoordigingen in het buitenland doen ongeveer hetzelfde werk, al zij het dan in een internationale context. Daarenboven treden zij op als vertegenwoordigers van de NMBS ten opzichte van de andere partner-spoorwegnetten.

Diverse vreemde spoorwegnetten hebben in België ook dergelijke vertegenwoordigingen opgericht. Sommige hebben een uitgebreid gebied onder hun bevoegdheid (de Benelux bijvoorbeeld). Bij hen kunt u ook terecht voor uw transporten naar het buitenland.

In samenwerking met de NMBS stellen zij u de meest efficiënte oplossingen voor.

In de lijst die wij hierna publiceren, vindt u voor iedere commerciële vertegenwoordiging de naam van de leider van de vertegenwoordiging, gevolgd door de naam van de prospecteerder die de wagenladingen onder zijn hoede heeft. U kunt zich rechtstreeks wenden tot beide personen voor de oplossing van uw transportproblemen.

### DE COMMERCIELE VERTEGENWOORDIGINGEN VAN DE NMBS IN BELGIE

ANTWERPEN      Ferdinand Herremans - Eric Seberechts  
Roosevelt Building, Anneessensstraat 1-5 - 2000 Antwerpen  
Telefoon 03/233 02 68  
Telex RAIL CAB 31814

BRUGGE            Guido De Raedt - Luc Deprey  
Stationsplein 2 - 8000 Brugge  
Telefoon 050/38 39 97  
Telex CA - BRUG 81497

GENT	Jan Van Rossem - Georges Robbe Koningin Maria-Hendrikaplein 2 - 9000 Gent Telefoon 091 / 21 99 58 Telex RAIL CG-B 12963
HASSELT	Eddy Govaerts (wn.) - Guido Van Dessel - Johan Vrolix Stationsplein 4 - 3500 Hasselt Telefoon 011 / 22 23 21
KORTRIJK	Camiel Vanackere - Michel Boterberg O.L. Vrouwstraat 9 - 8500 Kortrijk Telefoon 056 / 22 00 49
BRUSSEL	Eric Peetermans - Jan Pede - Christian Velghe Ad. Maxlaan 142 - 1000 Brussel Telefoon 02 / 219 00 40 Telex RAIL CBB 20599
AARLEN	Guy Vandenhooft - Michel Lambert Avenue de la Gare 61 - 6700 Arlon Telefoon 063 / 22 41 15
BERGEN	Francis Pettiau - Pascal Lelubre Square Roosevelt 14 - 7000 Mons Telefoon 065 / 33 59 79
CHARLEROI	Jean-Pierre Vanlaetem - Alain Lamy Quai de la Gare du Sud 1 - 6000 Charleroi Telefoon 071 / 43 01 73 Telex RAIL CC-B 51599
LUIK	Joseph Deterville - Guy Fery Boulevard de la Sauvenière 87 - 4000 Liège Telefoon 041 / 23 17 13 Telex RAIL CL-B 42655
NAMEN	Albert Collin - Christian Bizon Rue Godefroid 52 - 5000 Namur Telefoon 081 / 22 30 84

## IN HET BUITENLAND

- BAZEL** Alphonse Schwanen  
Aeschenvorstadt 48 - CH 4051 Bazel  
Telefoon 0041 / 61 23 72 85  
Telex 965637 SNCB CH
- KEULEN** Ernst Van der Stockt  
Generalvertretung der Belgischen Eisenbahnen  
Im Hauptbahnhof - D 5000 Köln 1  
Telefoon 049 / 221 / 13 47 61  
Telex 8883563 SNCB D
- RIJSEL** Jacques Delhougne  
"Forum" Avenue Charles Saint-Venant 33 - F 59800 Lille  
Telefoon 3320 / 064617  
Telex 130557 FERBEL F
- LONDEN** Daniel Mahr  
Belgian National Railways  
Sackville street 22-25A - GB London W 1 X 1 D E  
Telefoon 44 / 17 34 14 91
- LUXEMBURG** Marcel Ensch  
Représentant commercial de la SNCB  
Avenue de la Liberté 17 - L Luxembourg (1931)  
Telefoon 35 22 49 55
- MILAAN** Antonio Fasani  
Rappresentanza Generale delle Ferrovie Belghe (SNCB)  
Via Mauro Macchi 49 - I 20124 Milano  
Telefoon 0039-2-670 11 30  
Telex 352168
- PARIJS** Michel Marteau  
Représentation Générale des Chemins de Fer Belges  
Boulevard des Capucines 21 - F 75002 Paris  
Telefoon 33.1.47 42 40 41  
Telex 214726 F TOURBEL
- ROTTERDAM** Robert D'Hont  
Algemene Vertegenwoordiging der Belgische Spoorwegen  
Delftse straat 9 C - NL 3013 AB Rotterdam  
Telefoon 10 13 55 50
- WENEN** Jozef Cuypers  
Generalrepräsentanz für Österreich, Ost- und Sud-Ost Europa  
Opernring 1 - E/IV - A 1010 Wien (E.D.S.)  
Telefoon 222 / 57 84 02  
Telex 112691 RAIFB A

## VERTEGENWOORDIGINGEN VAN VREEMDE SPOORWEGNETTEN TE BRUSSEL

- DUITSLAND** Karl Gaertner - Jozef Kirschweg  
Deutsche Bundesbahn  
Luxemburgstraat 23 - 1040 Brussel  
Telefoon 02/512 39 33
- FRANKRIJK** Jacques Audouard - Jean Deeglise  
Société Nationale des Chemins de Fer Français  
Ad. Maxlaan 25 - 1000 Brussel  
Telefoon 02/217 00 20
- ITALIE** Diodato Di Tana  
Italiaanse Staatsspoorwegen  
de Brouckèreplein 46 - 1000 Brussel  
Telefoon 02/219 09 42
- NEDERLAND** Aeiso Swijgman - Jules Baarteman  
Nederlandse Spoorwegen  
Keizerinlaan 66 bus 1 - 1000 Brussel  
Telefoon 02/512 83 45
- ZWITSERLAND** Georges Lauber - Pierre-Alain Bolomey  
Chemins de Fer Fédéraux Suisses  
Ad. Maxlaan 48-50 - 1000 Brussel  
Telefoon 02/217 57 63

## HOE GEBEURT UW TRANSPORT?

U heeft 25, 50, 75 ton goederen om te vervoeren? Misschien heeft u zelfs een goederenhoeveelheid die volstaat om een rechtstreekse trein te vormen? Hoe gaat u dan te werk?

De NMBS heeft haar transportstructuur georganiseerd volgens twee typen van vervoer, die zowel toepasselijk zijn op het nationaal als op het internationaal verkeer:

- het type "rechtstreekse trein": uw vervoer geschiedt met een rechtstreekse gesloten trein indien u minstens 500 ton netto-goederen aanbiedt (800 ton bruto) en indien u een aanvraag voor een "rechtstreekse gesloten trein" indient;
- het type "afzonderlijke wagenlading": uw wagens worden ter bestemming gebracht volgens een systeem met aansluitingen dat over het gehele net wordt toegepast voor alle afzonderlijke wagens.

We bekijken dit even in detail.

### 1. DE ORGANISATIE VOOR DE "RECHTSTREEKSE TREIN"

Uw **aanvraag** moet ten laatste ingediend zijn om 16.00 u op de vijfde werkdag vóór de datum van het transport (voor een enige zending of de eerste zending van een reeks). Dit is reeds een waarborg voor een goed vervoer. Indien u deze aanvraagtermijn niet in acht neemt (u vraagt de wagens bijvoorbeeld aan op de dag van het transport!), dan zal de NMBS toch nog alles in het werk stellen om uw goederen ter bestemming te brengen binnen een redelijk vervoersduur... doch zonder waarborg wat betreft de gewenste vertrekdatum.

Uw aanvraag kan schriftelijk ingediend worden, maar wij verkiezen een rechtstreeks telefoontje naar de Afdeling 13.4 van de Directie Exploitatie te Brussel (adres en telefoonnummer vindt u hier afgedrukt). Uw aanvraag dient alle elementen te bevatten nodig voor het opstellen van uw transportprogramma (gewicht, bestemming,...) en u moet een contactpersoon opgeven (naam, adres, telefoonnummer,...) waarmee kan onderhandeld worden.

De NMBS houdt bij tijdig ingediende aanvragen rekening met alle meegedeelde elementen voor de **organisatie** van uw vervoer. Bij niet-tijdig ingediende aanvragen zullen de plaatselijke diensten (station of gewestelijke dispatching) zonder absolute waarborg trachten in te gaan op de wensen van de klant.

Een **aanvraag tot wijziging** van de geplande vervoersorganisatie kan steeds aanvaard worden mits naleving van een termijn van 5 werkdagen vóór het begin van de aanpassing.

### 2. DE ORGANISATIE VAN DE "AFZONDERLIJKE WAGENLADING"

De afzonderlijke wagens of groepen afzonderlijke wagens (dus deze die geen rechtstreekse gesloten trein zullen vormen) worden verzonden in het raam van een algemeen vervoerplan, dat ambtshalve wordt toegepast op elke afzonderlijke wagen die voor transport wordt aangeboden. Er zijn varianten op dit plan met betrekking tot het snel internationaal verkeer (TEEM) en tot het gecombineerd verkeer (rail/route of TECE-treinen). Inlichtingen omtrent de bijzondere voorwaarden die van toepassing zijn op deze internationale vervoeren kunnen bekomen worden bij Afdeling 13.4 van de Directie Exploitatie, bij de stations en bij de commerciële vertegenwoordigingen van de NMBS.

### **3. HET VOLGEN VAN DE VERZONDEN WAGENS**

Indien u inlichtingen wenst over een vervoer dat onderweg is (door u verzonden of bestemd voor u), dan kan dit op een eenvoudige wijze. U vraagt het aan een station, aan een gewestelijke dispatching of aan de Afdeling 15.1 van de Directie Exploitatie te Brussel. Een zending kan ook van eind tot eind gevolgd worden (met het ITW-systeem) op uitdrukkelijke aanvraag bij een station of bij een commerciële vertegenwoordiging, mits de Handelsdirectie haar toelating verleent.

### **4. NUTTIGE ADRESSEN EN TELEFOONNUMMERS**

Directie Exploitatie: Frankrijkstraat 85 - 1070 Brussel  
Handelsdirectie: Ravensteinstraat 60, bus 24 - 1000 Brussel  
Commerciële vertegenwoordigingen: zie afzonderlijke steekkaart.

**Afdeling 13.4 bij de Directie Exploitatie:** organisatie van het goederenvervoer  
Rechtstreekse gesloten treinen: telefoon 02/525 31 96 - 41 44 - 41 07 - 31 59.  
Afzonderlijke wagenladingen: telefoon 02/525 21 64 - 21 72 - 44 93.

#### **Gewestelijke Dispatchingcentra:**

ANTWERPEN:	telefoon 03/233 56 26
BRUSSEL:	telefoon 02/537 88 54
CHARLEROI:	telefoon 071/36 02 45
HASSELT:	telefoon 011/22 85 84
GENT:	telefoon 091/22 57 21
LUIK:	telefoon 041/52 20 40
NAMEN:	telefoon 081/22 57 07
BERGEN:	telefoon 065/34 68 96

**Afdeling 15.1 bij de Directie Exploitatie:** algemeen toezicht op het verkeer  
Telefoon 02/525 21 19 - 21 18: algemene inlichtingen  
Telefoon 02/525 31 20 - 31 22: ITW-systeem.

## DE WAGENVERDELING

Het wagenpark van de NMBS wordt beheerd door het Centraal Verdeelbureau (CVB) dat deel uitmaakt van de Directie Exploitatie, Frankrijkstraat 85 te 1070 Brussel - Telefoon 02/525 21 25.

Een aanvraag voor wagens kan nochtans door elke klant ingediend worden bij het laadstation, dat het nodige zal doen bij de lokale verdeelorganen om hem zo snel en zo goed mogelijk te helpen. Deze procedure is trouwens aangewezen voor klanten die in het station zelf hun goederen laden.

Voor het vlot ter beschikking stellen van de wagens moet men het volgende in acht nemen:

- een tijdige aanvraag van de wagens: in normale omstandigheden ten laatste de voormiddag vóór de laaddag;
- de vermelding van  
de datum van ter beschikking stelling van de ledige wagen,  
de hoeveelheid en de aard van de te vervoeren goederen,  
het aantal en het type van de gevraagde wagens,  
de bestemming van de zending,  
voor elke zending de reisweg (netten en grenspunten) indien de wagen als bestemming een niet-aangrenzend net heeft.

Indien u bij de keuze van de aangepaste wagen en voor het vastzetten van de goederen problemen heeft, aarzel niet om beroep te doen op de dienst "Technisch advies aan de klanten", Putterij 25 te 1000 Brussel (in de gebouwen van het Centraal Station) - telefoon 02/525 21 31 - 44 65 of 44 67. Deze nummers zijn eveneens opgenomen in de steekkaart terzake.

Alle stations worden in principe éénmaal per dag bediend, waarbij ledige wagens worden gebracht en beladen wagens worden weggehaald. Vraag het juiste bedieningsuur aan uw station.

## HET WAGENPARK VAN DE NMBS - TOESTAND OP 1 JANUARI 1986

Categorie		Aantal wagens		Totaal
		met assen	met draaistellen	
E	twee-assige stortwagen	3 474		6 391
Eas	stortwagen met draaistellen		2 917	
Fcs	open zelflosser met regelbaar debiet	1 067		3 501
Fbl	open zelflosser zonder regelbaar debiet	605		
Ffs	stortwagen met Engels laadprofiel	20		
Fa	open zelflosser met draaistellen		1 809	
Gs	kleine gesloten wagen	3 230		6 184
Gbs	grote (> 70m <sup>3</sup> ) gesloten wagen	2 608		
Habbs	twee gekoppelde Gbs-wagens	50		
Hbfs	gewone gesloten wagen met Engels laadprofiel	296		
Hbis	gesloten wagen met schuifwanden	512		1 228
Hbis	gesloten wagen met schuifwanden en panelen - systeem Daberkov	85		
Hbikks	gesloten wagen met schuifwanden en vastzetbare panelen	606		
Habbis	twee gekoppelde Hbis-wagens zonder panelen	25		
I	gewone gesloten wagen met thermische isolatie	91		91
K	gewone platte wagen	3 803		9 975
R(e)mms	platte wagen, < 18 m		2 225	
R(e)s	platte wagen, > 18 m		3 570	
Rbps	platte wagen van 25 m		175	
Rgs	platte wagen, > 18 m, voor vervoer van transcontainers		202	
L	speciale platte wagen	542		3 015
Lgs	speciale platte wagen voor vervoer van transcontainers	200		
Lfs	speciale platte wagen met Engels laadprofiel	198		
S	speciale platte wagen		516	
Sh	speciale platte wagen voor vervoer van rollen plaatstaal		1 253	
Sgs	speciale platte wagen voor vervoer van transcontainers		306	
Tds	zelflosser met opengaand dak	963		4 614
Tads	zelflosser met opengaand dak		924	
Thms	wagen met opengaand dak voor vervoer van rollen plaatstaal	12		
Ta(e)hms	wagen met opengaand dak voor vervoer van rollen plaatstaal		821	
T(em)s	wagen met opengaand dak	609		
Taems	wagen met opengaand dak		687	
Tbi(kk)s	wagen met opengaand dak en schuifwanden	548		
Tbifs	wagen met opengaand dak en schuifwanden, Engels laadprofiel	50		
Ui	speciale platte kuilwagen	12	5	
Uc	wagen met pneumatische lossing	359	2	
Z	ketelwagen	372	4	
		20 337	15 416	35 753



## HET INTERNATIONAAL VERKEER

### Een vlotte dedouanering

Een hinderpaal in het internationaal verkeer is het vervullen van de douaneformaliteiten. Maatregelen voor de vereenvoudiging en de versoepeling van de toegepaste procedures moeten dringend worden genomen.

#### INVOER

Alle goederen die niet "onder douane" kunnen afgeleverd worden of die niet bestemd zijn voor een "douanelosplaats" - en die bijgevolg niet kunnen vrijgemaakt worden in het bestemmingsstation - zullen voortaan voor dedouanering aangeboden worden aan de grens of in het eerste station waar de trein stopt.

Een extra vergoeding wordt geïnd als een bestemming met nadruk de dedouanering vraagt in een binnenlands station dat niet het bestemmingsstation is. Deze extra vergoeding is billijk daar dergelijke verzoeken de rationele exploitatie van het net beïnvloeden.

Men heeft bij invoer met douanegoederen te maken indien:

- de bladen 1, 2 en 3 van de vrachtbrief nog aanwezig zijn;
- blad 2 geen Belgische douanestempel draagt;
- bladen 1 en 2 geen nummering hebben;
- de rode "namingsstempel" niet werd aangebracht;
- het groene etiket E 85 op de vrachtbrief en E 86 op de wagen voorkomt.

#### UITVOER

Als de goederen bij vertrek nog niet onder het "douaneregime" staan, dan zal de NMBS uiteraard voor de dedouanering zorgen. Toch moeten we hierbij opmerken dat de kansen voor een optimaal vervoer daardoor beïnvloed worden.

Wagens met douanegoederen mogen steeds ingeschakeld worden in rechtstreekse internationale treinen zonder grensoponthoud. Dat is het geval als:

- er geen C 666 bij de vervoerdocumenten is gevoegd;
- de uitvoerdocumenten Ex 61, 63, 68, 69 ontbreken;
- er op de vrachtbrief een douanestempel (ronde stempel of vierkant B-stempeltje) is aangebracht;
- er een groen etiket E 85 is geplakt op blad 1 van de vrachtbrief en E 86 op het wagenetiket.

#### IN HET ALGEMEEN

Teneinde zowel bij vertrek als bij aankomst de wagens zo rationeel mogelijk te vervoeren worden de klanten "wagenladingen" attent gemaakt op de faciliteiten geboden door de E.E.G.-Verordening 223/77 van de Commissie van 22.12.76. Deze voorziet dat de afzenders en/of geadresseerden, die per week gemiddeld TWEE VOLLE ladingen verzenden en/of ontvangen, toelating kunnen aanvragen om in hun eigen instelling de goederen in- of uit te klaren.

De verzoeken om als "toegelaten afzender en/of geadresseerde" te worden aangewezen moeten **schriftelijk** worden ingediend bij de Administratie der Douane en Accijnen, Dienst Douane Wetgeving 1, Rijksadministratief Centrum, Financietoren, bus 37; Kruidtuinlaan 50 - 1010 Brussel.

Om de spoorwegen toe te laten de goederen snel en efficiënt naar de "toegelaten geadresseerde" door te sturen, is het noodzakelijk dat de firma's die deze machtiging reeds bekwamen, hun afzenders uitnodigen om in vak 12 van de CIM-vrachtbrief volgende vermelding aan te brengen: "Toegelaten geadresseerde nr...".

De verzenders in de havens en alle commissionairs-expediteurs worden met nadruk verzocht gebruik te maken van de "vereenvoudigde douaneregeling spoor" zoals die voorzien is in de douane-instructie Communautaire Douanevervoer Art. 266 en volgende. Nadere inlichtingen kunnen steeds bekomen worden bij de NMBS, Handelsdirectie, bureau 61.22, Ravensteinstraat 60, bus 24, 1000 Brussel, telefoon 02/525 26 16.

De hierna afgedrukte tabel geeft de evolutie weer van de "douaneverrichtingen" uitgevoerd door de NMBS:

- I : ingeklaard aan de grens door de NMBS
- II : doorgezonden naar een douanelosplaats
- III : uitgeklaard door de NMBS
- IV : uitgeklaard op binnenlandse losplaatsen (havens, toegelaten afzenders/geadresseerde)

	I	II	III	IV
1970	210 175	niet gekend	409 573	niet gekend
1974	222 990	332 668	250 713	143 002
1978	92 695	287 050	147 325	273 761
1984	83 213	264 724	126 851	357 940

Uit deze tabel blijkt duidelijk de bijval van het regime van toegelaten afzender/geadresseerde.

## **EIGENTIJDSE TARIEVEN, RECHTSTREEKSE PRIJZEN**

Een rechtstreekse prijs voor een verzending van X naar Y wordt berekend in slechts enkele minuten...

Dat kon de spoorweg u in het verleden niet aanbieden voor het internationaal verkeer. Ieder spoorwegnet heeft een eigen tarifieringssysteem voor het binnenverkeer. Om een prijs te berekenen van eind tot eind, diende men aldus de tarieven van de diverse landen bij elkaar te tellen. Dit was soms een moeilijke opgave want elk net paste bovendien verschillende tarieven toe voor identieke goederen. Een weinig praktisch systeem dat een vergelijking met de concurrentie niet kon doorstaan.

Vandaag de dag zijn de rechtstreekse prijzen een feit. Ze zijn goed aangepast aan de vereisten van de geografisch gesegmenteerde markten dank zij de rechtstreekse tariefstructuren die werden opgemaakt in samenwerking met de buurnetten.

Dergelijke tarieven bestaan voor het verkeer naar onze buurlanden, naar Groot-Brittannië, naar Oostenrijk, naar Scandinavië en voor diverse transitverbindingen via ons land.

De bevrachting is gebaseerd op vier parameters:

- de aard van de goederen;
- hun gewicht;
- de aard van de gebruikte wagen (2 of 4 assen, netwaggen of P-waggen);
- de totale afstand van station naar station.

De tarieven bevatten:

- de nomenclatuur en de classificatie van de goederen;
- de tabel der afstanden;
- een prijsbarema.

Het vaststellen van een prijs duurt nu slechts enkele minuten, met inbegrip van het berekenen van bijhorende kosten zoals de huurprijs van het materieel, wegingskosten, beijzing, enz.

# Vakantietreinen... Vakantieprijsen



## Relax en budgetvriendelijk

Met het hele gezin in één nacht de zalige zuiderse zon tegemoet... per trein! Even wegdromen en u bent in luilekkerland.

Staan Zuid-Frankrijk of Spanje op uw hitlijst? Dan treft u het want zowel voor de Azurenkust, de Languedoc/Roussillon als de Spaanse costa's zijn nieuwe, dagelijkse, nog snellere verbindingen tot stand gebracht met moderne geklimatiseerde rytuigen.

Ook de Costa Blanca zit voortaan in het treinenpakket met een wekelijkse verbinding.

Of misschien geeft u de voorkeur aan de Provence, Bretagne, de Lot en Garonne, de Pyreneeën, de Aquitaine. Maar het kan evengoed naar Noord- of Midden-Italië, naar Oostenrijk, Zwitserland, Beieren of zelfs Joegoslavië.

Voor al deze streken en landen staan snelle en comfortabele rechtstreekse nachttreinen paraat.

Alle details vindt u in de brochure "Rechtstreeks naar de zon", verkrijgbaar in de stations.

### Budgetvriendelijke tips

- Als blikvanger zijn er de promotieprijsen, bestemming Spanje.

- Richtig Frankrijk geniet u opnieuw van het speciaal tarief "Minigroepjes" (max. 6 pers.), extra voordelig vanaf de 3e reiziger.

- Gezinnen kunnen een gratis "Gezinskaart" voor Frankrijk aanvragen of zich een "Rail Europ Familie"-kaart (320 F) aanschaffen. Mits inachtneming der gebruiksregels bieden ze 50% reductie vanaf de 2e reiziger (nachtkomfort niet inbegrepen). Beide kaarten zijn verkrijgbaar in de stations en de reisagentschappen.

Dokumentatie en prijsinformatie is te bekomen in de voornaamste stations of bij uw reisagent. Bereken nauwgezet uw vakantiebudget en reis voordelig. Wenst u een kant-en-klare treinvakantie, alles inbegrepen, vraag dan de brochure FTS of Railtour bij uw reisbureau. Voor kortere reisesjes vraagt u de brochure "B-Minitrips" in uw station of bij uw reisagent.

