



4/89
Driemaandelijks

SPOORNIEUWS



BLAUWE WAGEN
VOOR
WITTE CEMENT

WITTE CEMENT
1788

Spoornieuws is het trimestriële contactblad van de NMBS voor goederenklanten. Het wordt uitgegeven door de dienst Externe Betrekkingen voor het Departement Marketing-Verkoop.

Verantwoordelijke uitgever:
W. Van Gestel - Brussel

Redactie:
Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
Tel.: 02/525 36 35 - 525 36 84
Fax: 02/525 40 45
Telex: 20 424

Foto's:
NMBS

**Tot uw dienst:
het Departement
Marketing-Verkoop**

• **centrale diensten**

1000 Brussel
Ravensteinstraat 60 bus 24
Tel. 25 035
Telefax 02/525 46 05

• **in de districten**

1000 Brussel
Ad. Maxlaan 142
Tel. 02/219 00 40
Tel. 20 599

9000 Gent

Koningin Maria Hendrikaplein 2
Tel. 091/22 71 00 - 21 99 58
Tel. 12 963

8000 Brugge

Stationsplein 2
Tel. 050/38 39 97

8500 Kortrijk

Onze Lieve Vrouwestraat 9
Tel. 056/22 00 49

2000 Antwerpen

Century Center 7^e verdieping
De Keyzerlei, 58-60 b19
Tel. 03/233 23 17 - 233 23 25
Tel. 31 814

3500 Hasselt

Stationsplein 4
Tel. 011/22 32 65

4000 Luik

Bd. de la Sauvenière 87
Tel. 041/22 17 13 - 23 63 13
Tel. 42 655

6700 Aarlen

Avenue de la Gare 61
Tel. 063/22 41 15

5000 Namen

Rue Borgnet 7
Tel. 081/22 30 84

6000 Charleroi

Quai de la gare du sud 1
Tel. 071/43 01 73
Tel. 51 599

7000 Bergen

Square F. Roosevelt 14
Tel. 065/33 59 79

INHOUD

3 Verschuivingen

bij "Marketing-Verkoop".

4 Sprookjesland,

of het vervoer voor witte cement voor CBR.

6 RailEasy:

in versneld tempo.

7 Transcaldia:

wij waren aanwezig, u leest er alles over.

8 Star 21:

de plannen van de NMBS voor de volgende eeuw.

10 De NMBS staat voor niets:

een heel bijzondere operatie voor Sidmar.

11 Challenger's Trophy:

de NMBS op het podium.

12 Euromodal:

eind januari is het zover.

13 Belgische minitrips

voor het Franse spoorcliënteel: de samenwerking op het voorplan.

14 Airport City Express:

de trein en het vliegtuig, een optimale combinatie.



Een maatschappij die leeft: dat is zeker waar voor de NMBS. Sedert twee jaar heeft u dat bij de lectuur van onze nummers regelmatig kunnen vaststellen. De NMBS leeft, ze is een maatschappij van vlees en bloed, omdat actieve vrouwen en mannen er de dynamische kern van vormen. Zij blijven ook niet ter plaatse trappelen.

In dit nummer leest u over de veranderingen die op til zijn bij het Departement Marketing-Verkoop en meer bepaald onder onze commerciële ambassadeurs bij de bedrijven. In een artikel over Euromodal 90, het belangrijke internationale forum dat eind januari in Brussel plaats vindt, zult u bemerken dat we onze actie oriënteren op vervoersactiviteiten met uitbreidingsperspectieven.

U krijgt ook een stukje te lezen over de deelname van de NMBS aan de Challenger's Trophy. Wat leeft in de maatschappij als geheel en de dynamiek van de mens als individu komt tot uiting in een spoorweg met een nieuw gelaat.

De wil is springlevend en de mensen zijn beschikbaar om de problemen aan te pakken. STAR 21, waarover wordt gehandeld in onze volgende editie, etaleert onze ambitie voor de volgende eeuw en bewijst, alsof dit nog nodig was, dat er iets nieuws leeft binnen de NMBS.

Vanuit die dynamische optiek bied ik u samen met allen die instaan voor uw spoorwegvervoer, de beste NMBS-wensen voor 1990 aan.

Etienne Schoupe, Directeur - Generaal

Verschuivingen bij "Marketing-Verkoop"

Eind vorig jaar vonden enkele belangrijke verschuivingen plaats binnen de centrale diensten van Marketing-Verkoop Goederen van de NMBS. Er zijn enkele medewerkers vertrokken, anderen kregen een nieuwe taak of veranderden van sector. Hoewel op de foto's van de maand juni andere gezichten te zien zijn, werd de structuur zelf niet gewijzigd.

Albert Counet, die voor die dienst verantwoordelijk was, nam op 1 december de leiding in handen van een afdeling van Brambles Europe.

Hij zal er nauw met het spoorwegverkeer verbonden blijven: CAIB, zowel als CITA en Ausiliare maken deel uit van die groep. ■

In de Ravensteinstraat waakt voortaan Francis De Pooter over het goederenvervoer per spoor van de NMBS.

Francis De Pooter komt rechtstreeks van de vroegere NMBS-Handels-



directie (nu departement Marketing-Verkoop); hij oefende er belangrijke functies uit en had o.a. al twee jaar de leiding over de zone Antwerpen. De algemene leiding van de goederensector is hem volstrekt niet vreemd want van bij de aanvang was hij betrokken bij de

reorganisatie van de structuur en de uitrusting met het oog op meer rendabiliteit. Misschien een verandering van werkwijze, maar niet van kwaliteit: Francis De Pooter weet uit ondervinding met welke moeilijkheden het vervoer te kampen heeft. ■

Zijn plaats bij Marketing-Verkoop van het district Noordoost is al ingenomen door **Luc Mullié**, een bekend gezicht



bij de commerciële diensten van de NMBS. Met de glimlach en een fijne neus voor het beoordelen van de feiten is Luc Mullié o.a. goed op de hoogte van de diversificatiesectoren die hij gedurende verscheidene jaren gecoördineerd heeft. Door zijn bezielde leiding van de centrale ploeg tot in september is hij de specialist van de algemene verkoop. ■

De een gaat, de ander komt. **Jean-Pierre Vanlaetem** neemt de taak over van Luc Mullié. Hij komt van



Charleroi waar hij sedert 1979 het hoofd was van de afdeling Marketing-Verkoop van de NMBS. Door de verkoop in het district Zuidwest te stimuleren, heeft Jean-Pierre Vanlaetem in

alle sectoren ondervinding en kennis opgedaan, waardoor hij de ploeg "zware industrie" op nationaal vlak optimaal zal kunnen helpen. ■

Noël Crijs is zijn vervanger in Charleroi. Hij is een specialist van de



staalnijverheid en van de sector non-ferrometalen, twee gebieden waarin hij de laatste tijd bijzonder actief was. Hij is dus de geschikte persoon voor het Henegouwse staalbekken. Zijn werk in Brussel heeft hem ook vertrouwd gemaakt met andere industriële sectoren zodat hij tussen Moeskroen en Tamines dikwijls bekende grond onder de voeten zal voelen. ■

Een wijziging zonder "vertrek":



Myriam Lamin verlaat Interdelta (dat nu in handen komt van Judith van Keer die zich ook met RailEasy bezighoudt) om na het vertrek van Noël Crijs het beheer van de metaalsector op zich te nemen. Die sector is voor Myriam Lamin geen onbekend gebied aangezien ze er vroeger al als marketing assistente werkzaam was.

Sprookjesland

Op een steenworp van Bergen, tussen Harmignies en de groene weiden met vreedzaam grazende koeien, ligt, als een middeleeuws kasteel met zijn bijgebouwen en gehuld in een witte sluier de CBR-Activit Ciment Blanc. Op één van de twee verbindingsspooren wacht een blauwe rups van 3 "Rils"-wagens op haar lading. De grote zakken liggen nog netjes opgeslagen. Bestemming: Porto Rico.

De NV Cementbedrijven CBR, met hoofdkantoor te Brussel, is een koploper in haar sector. Behalve het witte cement, produceert ze ook grijze cement (het bekende Portland- en hoogovencement), klinkers, stortklaar beton en toeslagstoffen. Ze stelt 6.500 personen te werk in België en in de rest van de wereld; in de vestiging Harmignies, die we een bezoek brengen, werken 115 personeelsleden. Hier te lande heeft CBR nog vestigingen in Antoing (klinkers), Gent, Lixhe en Obourg.

Witter dan wit

De afdeling die sedert 1963 in Harmignies werkt, exploiteert in feite de enige bank waarvan het krijt van dergelijke kwaliteit is dat het van Amsterdam tot Luxemburg wordt gebruikt voor de produktie van witte cement. Deze edele bouwstof bij uitstek vergt namelijk een pure grondstof, in dit geval ongeveer 98,75 % calciumcarbonaat; hij wordt trouwens ook gevraagd voor onze aspirines.

Bij het produktieproces - van winning in de steengroeven tot verpakking - komt de meest vooruitstrevende technologie te pas; elk stadium van de fa-



Blauwe wagen voor witte cement: de Rils is er echt voor geknipt.

bricage krijgt bijzondere aandacht. Voor de breekrollen bijv., die gewoonlijk van staal zijn, wordt hier keramiek gebruikt, opdat de zuiverheid niet door metaaldeeltjes zou worden geschaad.

In Harmignies worden vier soorten van witte cement geproduceerd:

- P.50: snelhardend, het neusje van de zalm;
- P.40: voor alle gebruik;
- de "waterproof": ondoordringbaar voor water;
- de "RIC" (Ready Injection Cement): spuitklare cement dat onder andere wordt gebruikt voor het fijnvormen. De fijnheidsgraad van het cement wordt uitgedrukt in "Blaine", d.i. de tijd die de lucht nodig heeft om doorheen een vooraf bepaalde hoeveelheid cement te gaan.

Die cementsoorten kosten ongeveer tweemaal zoveel als hun grijze tegenhangers: dat is de prijs van de zuiverheid.

Zwarter dan zwart

Beton is niet weg te denken uit onze dagelijkse omgeving. Dat geldt meer en meer voor witte cement en zijn toepassingen. Omdat dit zo snel verwerkbaar is, wordt het gebruikt in de huidige bouwwerken zoals bruggen, tunnels, schampkanten op autowegen, watertorens, wolkenkrabbers, grond- en muurbekledingen, fonteynen, zwembaden, afsluitingen, enz. Alleen de verbeelding en de creatieve durf van de architect bepalen de grenzen van zijn gebruik. Het kan zowel binnen als buiten worden gebruikt, ruw of gepo-



Witte cement tegen blauwe lucht: een knap zicht.

lijst, puur of gemengd met andere stoffen zoals zand of steen. En altijd blijft witte cement zijn originele helderheid behouden, zelfs bij regen. Door toevoeging van oxideermiddelen en additieven kan men het zwarter dan het zwartste marmer kleuren.

Big Bags

Harmignies verzendt jaarlijks ongeveer 30.000 ton per spoor, waarvan het grootste deel via Antwerpen wordt uitgevoerd.

De lading bestaat vooral uit zakken op paletten. De twee-assige Hbis-tt-wagen, met verplaatsbare binnenschotten, is het best geschikt; soms worden ook platte Ks- of Res-wagens voor dit vervoer gebruikt. Ketelwagens komen er

maar zelden bij te pas.

Het vervoer in "Big Bags", grote zakken, is daarentegen sedert twee jaar in volle opgang: de klant bestelt ze steeds meer en blijft ze ook gebruiken.

De "Big Bags" hebben twee dichte wanden (de binnenzak is 130 micron dik) en zijn bovenaan toegeknoopt. Ze zijn sterk en vochtwerend en worden in minder dan één minuut gevuld: het laden wordt bij 1.500 kg automatisch stopgezet. Een lege zak, voor eenmalig gebruik, kost ongeveer 550 fr.

Ze zijn gemakkelijk te laden met een heftruck; een ervaren bestuurder kan er twee op zijn vork nemen en een wagen (maximum 32 zakken) in minder dan een kwartier laden. De platte Rijsdraaistelwagen, uitgerust met hoepels en een huid die kan worden open-

geschoven, is een ideaal vervoermiddel voor dit nobele en kwetsbare produkt.

Van de voorraad naar de wagen

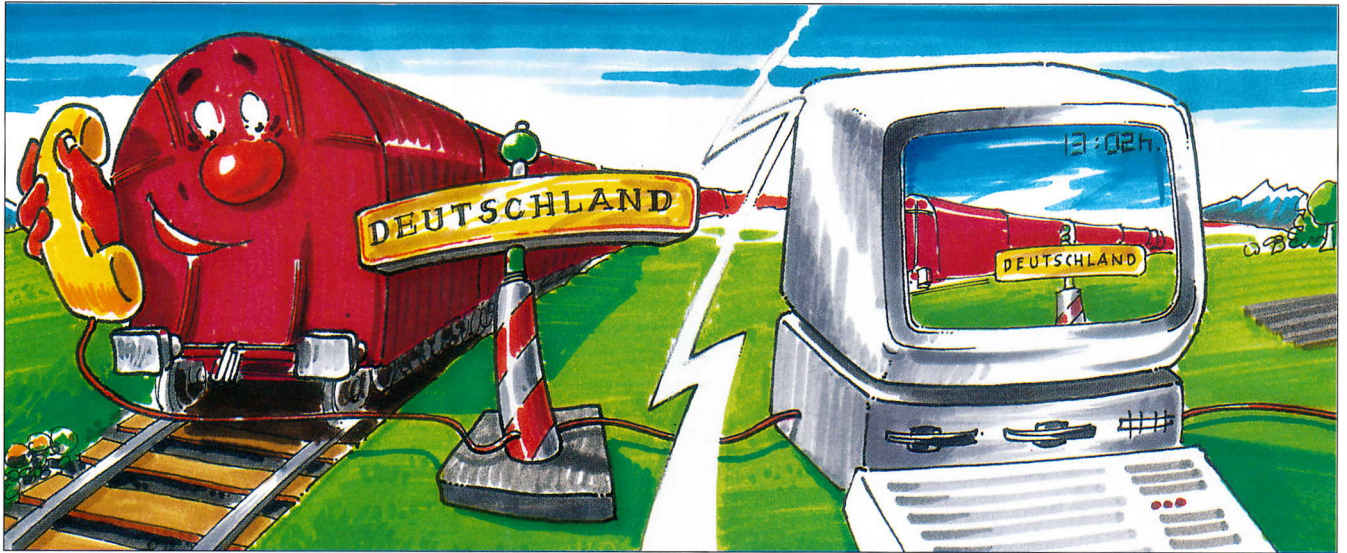
De oude lijn 109 vertrok van Bergen en liep via Cuesmes, Hyon, Harmignies en Lobbes tot Chimay. Op dit moment is ze beperkt tot Harmignies, waar zoals CBR, het bedrijf "Crayres, Cimenteries et Fours Chaux" (CCC) is gevestigd. Het produceert vloeibaar krijt, dat in particuliere ketelwagens wordt vervoerd. De "Engrais Semaille" zijn in Hyon gevestigd; ze verzenden hun slakken in "UCS"-ketelwagens.

Elke dag vertrekt uit Bergen om 9 u. 30 een trein die de wagens aanvoert die hij 's anderendaags beladen moet meenemen. Om 13 u. 30 vertrekt hij van CBR met de wagens van de vorige dag. Na een laatste sortering in Saint-Ghislain arriveert de vracht nog voor 22 u. in Antwerpen waar ze op het schip wordt overgeslagen.

Onlangs heeft CBR de installaties overgenomen van Coverit, een directe buur die zijn activiteiten had gestaakt. De cementreus bestudeert nu de mogelijkheid om op dat terrein een derde spoor aansluiting te bouwen met een lengte van 200 meter die de nieuwe opzakeenheid zal bedienen. Dit derde spoor komt bij de twee andere die nu al in dienst zijn: een van 150 meter (perron op vloerhoogte) en een van 130 meter (perron op ashoogte). Voor de hele vestiging is dit bijna een halve kilometer spoor!

In het licht van de nieuwe recente aanwinsten van CBR in België, Nederland, Canada en de Verenigde Staten, en het sterk toegenomen cementverbruik in de wereld, zullen we in de toekomst nog talrijke blauwe rupsen dit witte land zien verlaten naar ongeveer 50 bestemmingen in alle uithoeken van de wereld: Ierland, Israël, Canada, Porto-Rico, de beide Amerika's, de Stille Oceaan en verder. De poorten van dit witte paradijs staan breed open.

RailEasy: in versneld tempo



De computer maakt een erg vlotte dialoog mogelijk. Hij vergemakkelijkt niet alleen het werk van de vervoerder maar ook dat van de klanten. Vraag hem dus waar zich de wagen bevindt die de vorige dag werd verzonden, of hij al de grens over is, het gewicht van het vervoerde goed en nog allerlei andere gegevens. De antwoorden volgen reeds na enkele minuten. Dat is nu RailEasy, en het systeem biedt nog heel wat meer.

RailEasy - u wist het al - heeft een waaier van mogelijkheden die over 4 afzonderlijke aspecten verdeeld zijn:

- opvolgen van het vervoer in real time;
- vervoer zonder documenten in België;
- elektronisch factureren;
- werken "naar keuze".

Het einde van de factuur ?

Voor leverancier en klant is vooral de

betrouwbaarheid van de gegevens van belang. Een aanzienlijk voordeel, nu er steeds meer sprake van is de klant zelf de binnenlandse zendingen te laten factureren.

Departement Financiën beschikt over magneetbanden die de vervoerprijs vaststellen op basis van bepaalde elementen zoals het wagennummer, de aard van het vervoerde goed, het gewicht. Dank zij de combinatie "RailEasy + magneetbanden" is de verwerking van de verschillende gegevens op de factuur sneller en juister. Dit leidt tot minder geschillen en lagere boekingskosten.

Geen papier meer in nationaal verkeer...

De maatschappij Mairlot in Verviers maakt bij wijze van proef van deze mogelijkheid gebruik. Deze handelaar voert geregeld treinladingen kolen in uit Duitsland. Het betreft internationale zendingen met één vrachtbrief. Zodra de wagens over de grens zijn, stuurt de klant, die via telex met RailEasy in verbinding staat, zelf de gegevens door voor het doorzenden van de wagens in binnenverkeer. Die gegevens gaan naar de verschillende vormingsstations die de telex behandelen alsof het een

werkelijke vrachtbrief betreft.

Deze werkwijze biedt onder andere volgende voordelen:

- tijdwinst (aanschaffing van binnenlandse vrachtbrief bij doorzendingen);
- aanzienlijke vermindering van het aantal schrijffouten (door plaatselijke codering van doorzendinggegevens);
- minder geschillen (door gecentraliseerd beheer van alle voor de facturatie noodzakelijke inlichtingen);
- vereenvoudigde boekhouding (boekhoudgegevens worden door de klant zelf beheerd).

De verzending van wagens in internationaal verkeer zonder vrachtbrief is technisch reeds mogelijk; alleen administratieve en juridische bepalingen staan nog in de weg. Er werd een internationale werkgroep (DOCIMEL) opgericht, waaraan verscheidene spoorwegen waaronder ook de NMBS deelnemen, om de verwerking en de uitwisseling van elektronische gegevens te regelen.

Gelocaliseerde containers

Op ons net zal het weldra mogelijk zijn een container uitsluitend aan de hand van zijn identificatienummer te

Transcaldia, heet van de naald

lokaliseren. De vraag naar dit type van dienstverlening wordt alsmaar groter.

De markt voor containervervoer groeit gestaag en wel met zo'n 15 tot 20 % per jaar. Het lijkt dan ook geen twijfel dat zowel de containereigenaars en -maatschappijen, als de expediteurs van containergoederen in RailEasy een instrument zien dat volledig beantwoordt aan hun behoefte aan een vlotte materieelbehandeling.

De Club breidt uit

Met RailEasy kan men momenteel een wagen in 7 landen lokaliseren. België, Groot-Brittannië, Frankrijk, Italië, Zwitserland, de BRD en Nederland.

Vermeldenswaard is tevens dat de Nederlandse Spoorwegen de uitwerking bestuderen van een formule die op het model van RailEasy geschoeid is. Intussen maken ze gebruik van het Belgische systeem om hun klanten die zulks wensen, deze bijzonder interessante begeleidingsdienst te bieden.

Kant en klaar voor de aflevering

Binnenkort kan de kennisgeving van aankomst van een wagen in een buitenlands station rechtstreeks naar de afzender worden doorgestuurd. De kennisgeving van het vertrek van een wagen uit een buitenlands station maakt thans al een wezenlijk deel uit van de talrijke diensten die RailEasy biedt. □

Transcaldia 89 was nauwelijks achter de rug of er werd al vooruitgedacht aan de uitgave van 1991. Wij vroegen naar de 'heet van de naald' indrukken van degenen die voor de NMBS aan dit vierdaagse vervoersalon hebben deelgenomen.

De meningen waren unaniem: Transcaldia was een succes. Volgens de organisatoren blijkt de belangstellingsgraad van de beroepsweld uit de volgende cijfers: 200 exposanten op 15.000 m² en 20.000 bezoekers. Voor de NMBS sprongen er twee punten uit: aangename contacten en zakendoen.

Erbij zijn is een must !

Hoewel de meeste exposanten overslagbedrijven en wegvervoerders uit de metropool aan de Schelde vertegenwoordigden, was bij de organisatoren toch duidelijk de wil aanwezig om een breder publiek te bereiken.

Verschillende spoorwegen, waaronder de NMBS, waren op de uitnodiging ingegaan en samen bezetten ze stand 222, waar ook plaats was ingeruimd voor de gespecialiseerde dochterondernemingen Intercontainer, MCN (Maritime Container Network) en Interferry.

De cijfers liegen er niet om:

- 25 % van het vervoer tussen de Antwerpse haven en haar achterland is voor rekening van de spoorweg;
- elke dag verlaten 102 treinladingen de haven;
- in de havenzone ligt 1.000 kilometer spoor;
- alle kaden worden door 2 tot 5 sporen bediend.

Met dergelijke referenties mochten we op Transcaldia gewoonweg niet ontbreken !

RailEasy als blikvanger

Op deze "beurs der beurzen" van het vrachtvervoer kregen we de gelegenheid ons telematica-pronkstuk RailEasy te promoten. Een tiental potentiële klanten - goed voor enkele honderden wagenladingen per week - hebben van onze aanwezigheid gebruik gemaakt om de mogelijkheden van het systeem op "hun" wagens toe te passen en er zich zo mee vertrouwd gemaakt.

Die klanten beschikken veelal over grote aantallen P-wagens. Ons systeem biedt hen de mogelijkheid deze permanent en aandachtig te volgen waardoor ze hun omloop kunnen verbeteren en bijgevolg rendabeler kunnen werken.

Ook voor de andere toepassingen van het systeem (geen "paperassen", elektronische facturering en projecten naar keuze) was er grote belangstelling: de positieve weerslag ervan op de vooruitgang en de produktiviteit ging niet ongemerkt voorbij.

Allen samen voor Europa

RailEasy nam echter een gedeelte van de gemeenschappelijke stand in beslag want daarnaast waren ook de in België vertegenwoordigde spoorwegen present. Ze hadden zich bij de NMBS gevoegd om samen de Europese gerichtheid van de spoorwegmaatschappijen te onderstrepen.

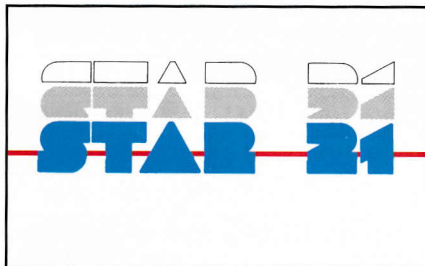
Hoewel in stand 222 elke spoorweg afzonderlijk goed herkenbaar was, lag de klemtoon duidelijk op een gezamenlijk spoorwegprodukt zonder grenzen, zijnde een uitgebreid spoorwegnet dat geëxploiteerd wordt door maatschappijen die dezelfde uitrusting gebruiken en die over de grenzen heen samenwerken.

De verkoopdiensten van de NMBS zijn tevreden over het werk dat ze gedurende die vier dagen met hun collega's hebben geleverd en bereiden zich nu al voor op 1991. □

STAR 21

Toekomstperspectieven

Half november werd door de NMBS een 220 pagina's tellend dossier overhandigd aan de Minister van Verkeerswezen. Het rapport handelt over de strategie van de Belgische Spoorwegen voor de volgende decennia en wil vooral een basis vormen voor verdere discussie. Het vertrekt van een analyse van de huidige toestand en stippelt lijnen en suggesties uit voor de toekomst. Het uiteindelijk doel van dit alles is: een stijging van het marktaandeel van de NMBS. In deze en volgende publicaties zullen wij STAR 21 uitgebreid behandelen. In dit nummer beperken wij ons tot een eerste overzicht van het luik "goederenvervoer".



Het huidig verkeer

België is een klein land waarvan de economie uitermate afgestemd is op de buitenlandse handel. Een groot deel van de goederen wordt aan- en afgevoerd via onze havens. De NMBS wil voluit inspelen op deze uitgangspositie, en in de toekomst grote aandacht besteden aan het uitbouwen van haar internationaal verkeer: in 1988 vertegenwoordigde dit reeds 53,3 % van de totale tonnage.

De voornaamste partnerlanden zijn uiteraard onze buurlanden, maar ook Oostenrijk, Zweden, het Verenigd Koninkrijk en Spanje tellen nu reeds mee als bevoorrechte relaties.

Het doorvoerverkeer loopt via noord-zuid en oost-west assen. De NMBS doet er goed aan deze doorvoer aantrekkelijker te maken omwille van de groeiende concurrentie.

1990/2010: binnenlandse stagnatie

In de loop van de twee volgende decennia zal het binnenlands vervoer weinig vooruitgang boeken, of zelfs een daling inkasseren. Oorzaak daarvan is de te verwachten achteruitgang van de uitwisselingen van massa-goederen met lage waarde ten voordele van kleinere loten van hogere waarde.

Deze tendens tot afnemend belang van de vervoerstromen met de zware industrie zal zich niet eenvormig in alle segmenten van die nijverheden doorzetten. Zo verwachten wij een groei van de bevoorradingsstromen naar de elek-

trische centrales en een toename van de invoer van staalsoorten met lagere toegevoegde waarde.

Globaal gezien echter zal het binnenlands vervoer in twintig jaar tijd dalen van 30,7 tot 24,5 miljoen ton per jaar. Een verlies van zo'n 20 %.

Groeiend internationaal vervoer

Het internationaal vervoer daarentegen zal een duidelijke groei kennen.

Tot einde 1992, wanneer de Europese grenzen vervallen, zitten we volop in een overgangsfase waarin de spoorwegen nieuwe producten ontwikkelen. Het spoorvervoer zal slechts een beperkte groei kennen.

Volgens een aantal gespecialiseerde studies zullen de markten waarop het spoor zijn aandacht zal toespitsen uitbreiden tegen een gemiddeld jaarlijks ritme van 2,5 tot 4 %. Op basis daarvan leiden onze berekeningen tot een te verwachten jaarlijks volume van 60 miljoen ton internationaal vervoer tegen het jaar 2010. In 1988 was dit 30 miljoen ton.

Deze ontwikkeling zal gesteund zijn op:

- een noodzakelijke verhoging van de technische zowel als commerciële kwaliteit van de dienstverlening;
- de invloed van externe gegevens die in het voordeel van de spoorwegen zullen spelen.

Wat het transitverkeer betreft, verwachten wij, van 1993 af, een jaarlijkse stijging van zowat 2,5 %. Wat in 2010 een tonnage van ongeveer 7,6 miljoen ton oplevert.

Het globaal volume van de goederen die de NMBS in 2010 zal behandelen - binnenlands en internationaal verkeer zowel als transit - overtreft 92 miljoen ton (66 in 1988).

De NMBS stelt zich derhalve volgende objectieven:



- behoud of verdere versterking van het marktaandeel in de sectoren waar overwegend gesloten treinen voorkomen;
- uitbreiding van het marktaandeel in de sectoren die door kleinere eenheids-ladingen worden gekenmerkt. Dit "verspreid verkeer" maakt momenteel reeds 56 % uit van het internationaal NMBS-vervoer. Die markten worden zowel met de techniek van het gecombineerd als het conventioneel vervoer aangepakt.

Het "conventioneel" aanbod

De markt van de massagoederen zal weliswaar naar inkrimping tenderen, maar de NMBS zal uiteraard het produkt "gesloten trein" verder blijven ontwikkelen.

Maar de belangrijkste vernieuwingen willen wij doorvoeren in het verspreid verkeer.

De nieuwe produkten zullen gestoeld zijn op de principes:

- betrouwbare leveringstermijnen, dit betekent punktuële vertrek- en aankomsttijden bij onze klanten;
- snel vervoer over langere afstanden, met grensoponhoud dat vrijwel tot nul wordt herleid;
- een produkt dat kompetief is met de andere vervoersmodi in de verschillende domeinen van de marketing-mix.

Daarnaast zal ons dienstenaanbod zich niet beperken tot het uitsluitend vervoer, maar zal het ook logistieke prestaties omvatten. Het geheel zal op een vernieuwde en soepele manier gecommmercialiseerd worden.

Om aan deze criteria te beantwoorden

zullen in de toekomst onze middelen zeer gericht worden ingezet, met name op de grote verkeersassen in Europa. Het conventioneel vervoer gaat steeds gepaard met verzamel- en verdeeloperaties van de wagens. Om die tijdrovende operaties uit te vlakken zal het produktie-systeem van die kwaliteitsverbindingen er als volgt uitzien:

- vanuit een beperkt aantal punten worden de wagens met lokale treinen naar een verzamelstation gevoerd. Ze worden er samengevoegd tot een rechtstreekse trein met als bestemming een belangrijke economische zone in Europa;
- die rechtstreekse trein rijdt tegen snelheden tot 120 km/h rechtstreeks naar een verspreidingsstation in de zone van aankomst, waar de wagens met lokale treinen verdeeld worden.

Die verbindingen zullen gecommmercialiseerd worden onder het label Eurailcargo. Ze zullen in principe dagelijks rijden, afstanden van klant tot klant tot 1.700 km overbruggen in 35 tot 40 uren, en een contractueel gewaarborgde leveringstermijn meekrijgen.

Dit produkt is reeds gekend via de Interdelta-trein, die de eerste in zijn soort is. Gelijkwaardige realisaties staan reeds op stapel in onze verbindingen met Oostenrijk en Scandinavië. Ze worden een feit vanaf einde mei 1990.

Basisinstrumenten

Om dit te realiseren wil de NMBS een aantal basisopties nemen:

- het opdrijven van de rijnsnelheid op

onze voornaamste internationale lijnen;

- het uitrusten van die lijnen voor aslasten van 22,5 ton bij die verhoogde snelheden.

Dit komt neer op:

- voor de internationale kwaliteits-treinen een snelheid van 120 km/h in 22,5 ton per as;
- voor een aantal vervoeren van goederen met laag gewicht snelheden tot 140 km/h, bij aslasten tot 17 ton;
- voor gesloten treinen met zware goederen wordt in een eerste stadium gestreefd naar 100 km/h bij 22,5 ton aslast, en op langere termijn tot 25 ton aslast.

Daarnaast wil de NMBS ook haar politiek inzake spooraansluitingen en goederenstations aan een grondig onderzoek onderwerpen. Hier zal een voorname rol worden toegekend aan het verder uitbouwen van de aansluitingen met eventueel een onderhandelde medefinanciering van deze terminale installaties.

Daarenboven wil de NMBS ernaar streven een aantal goederenstations prioritair uit te rusten tot "multifunctionele" stations. Ze moeten worden uitgebouwd tot schakels in een logistieke ketting met één of meerdere klanten binnen hun actiezone. Ze zullen ondermeer taken aankunnen, zoals laden en lossen van goederen, opslag, weging van goederen.

Niet te vergeten in de vernieuwing van de prestaties die de NMBS ten allen prijze wil verwezenlijken, is de informatie-uitwisseling met het cliënteel. Vandaag de dag is er reeds ons RailEasy-produkt dat de klant te allen tijde toelaat zijn zendingen te loka-

liseren. Het systeem is nog in zijn aanloopperiode maar zal in de eerstkomende jaren sterk vervolmaakt worden. Met een andere toepassing zal het bovendien mogelijk worden in een oogwenk de geprogrammeerde vervoerduur te kennen naar om het even welke Europese bestemming en naderhand ook de uitvoering van het vervoer elektronisch te volgen. De elektronische vrachtbrief wordt momenteel uitgewerkt.

Gecombineerd vervoer: record in de toekomst

Kent de wegeninfrastructuur een duidelijke oververzadiging dan biedt het spoor daar ongetwijfeld een passende oplossing voor. Gecombineerd vervoer verenigt de kwaliteiten van de twee voermiddelen, spoor en weg, in zich. Het biedt wat het spoor betreft een grote capaciteit en snelheid op lange afstanden en wat de weg betreft grote soepelheid tot in de stadscentra. Dat zijn de treffende kenmerken van een systeem dat zonder verdere tussenkomst producten van huis tot huis brengt en over een enorm potentieel beschikt.

Gecombineerd vervoer heeft tot hiertoe een constante groei gekend, zelfs indien het momenteel nog maar 13 % van het internationaal vervoerpakket van de NMBS uitmaakt.

Op korte termijn (5 jaar) mag men een groei van 20 tot 30 % voorzien wat het vervoer in maritieme containers betreft en een verdubbeling van continentaal vervoer (opleggers en laadkisten).

Op langere termijn zal dit volume verdrievoudigen voor zover het aanbod technisch en commercieel snel aangepast kan worden: bouw van nieuwe wagens, uitbreiding van de bestaande terminals en oprichting van nieuwe installaties, nieuwe werken voor het verbeteren en versnellen van bepaalde relaties, verhoging van de snelheid op bepaalde lijnen...

Het is anderzijds niet uitgesloten dat nieuwe technieken inzake gecombineerd vervoer de dag zien en dusdanig het aanbod in de toekomst nog aantrekkelijker maken. Ook hier zal trouwens worden gestreefd naar hogere rijnsnelheden tot 120 km/u.

Dit korte overzicht handelt slechts over een van de vele aspecten van het project STAR 21 dat in de volgende nummers van Spoornieuws nog aan bod zal komen. M.a.w. wordt vervolgd.

De NMBS staat voor niets!

Zowel inzake goederen- als reizigersverkeer is elke onderneming een klant: het personeel neemt de trein om zich naar het werk te begeven; handelsagenten, technici en kaderpersoneel nemen de trein voor "zakenreizen". En soms wordt het gamma nog ruimer en ontdekt men onverwachte mogelijkheden.

Het is nog maar enkele maanden geleden dat we het hadden over het vervoer van vloeibaar gietijzer van Duinkerke naar Gent tijdens een onderhoudsperiode van een hoogoven te Sidmar. De spoorwegen stonden in voor deze logistieke keten, de bevoorradingsoperatie was geslaagd.

Sidmar is dus voldoende vertrouwd met de mogelijkheden van de spoorweg. Haar vereniging voor vrijetijdsbesteding leverde daarvan onlangs het bewijs door op 17 september vier extratreinen te huren om met zo'n 4.000 mensen naar Walibi te reizen: nl. de leden van de vereniging en hun gezin. Tijdens de besprekingen met de verkoopafdeling van de NMBS te Gent was de vriendenkring van Sidmar aanvankelijk van plan 2.000 mensen uit te nodigen. De onderneming kende evenwel zo'n overweldigend succes dat de firma dit aantal moest optrekken tot 4.000.

De NMBS vormt regelmatig zulke extratreinen "op maat" voor grote groepen. Ze had het trouwens al eens

gedaan op 9 september voor haar klant uit Terneuzen "Dow Chemical" die ook een reis ondernam naar Walibi.

Waarom we het nu speciaal over de treinen van Sidmar hebben? Hadden die iets voor op andere? JA. Voor de eerste maal zijn deze reizigerstreinen vertrokken van de fabriek zelf, op de industriële lijn die langs de Kennedylaan loopt in de industriezone van de Gentse haven, een lijn waarop gewoonlijk uitsluitend goederentreinen rijden. Natuurlijk moesten er ter plaatse enkele aanpassingen worden aangebracht. De technische diensten van Sidmar hebben twee voorlopige perrons opgericht zodat de deelnemers aan de excursie in alle veiligheid konden opstappen. Bovendien was er een ploeg die voor de strikte organisatie instond en ervoor diende te zorgen dat de 4.000 reizigers in minder dan een uur werden opgevangen, hun voertuigen konden parkeren en over de vier treinen werden verdeeld. Een uitzonderlijke prestatie die geslaagd mag worden genoemd en waarover de journalisten die net zo vroeg uit de veren moesten als de deelnemers (de treinen zijn vertrokken tussen 7 u. 20 tot 8 u. 05) uitgebreid verslag hebben uitgebracht in hun kranten. Op gevaar af met de vinger te worden gewezen wegens plagiaat, willen we het toch met de woorden van onze Franse collega's zeggen:

De NMBS staat voor niets!



4 treinen voor 4000 vrolijke gezichten

Op kop in de Challenger's Trophy



Een ploeg rond een voorzitter: vijf mannen nemen de handschoen op te Leuven.

In 1988 deed er voor de eerste maal een NMBS-ploeg mee aan de beroemde Challenger's Trophy. Van de meer dan 200 ploegen wist ze de tiende plaats te bemachtigen én de prijs van het sympathiekste team.

Dit resultaat, dat in spoorwegkringen erg werd gewaardeerd, heeft de maatschappij ertoe aangezet een nieuwe ploeg in te schrijven voor '89. Een andere groep maar voorbereid door dezelfde "begeleiders" die dit jaar al een beetje meer ervaring hadden.

Op 4 oktober waagt Didier Reynders, voorzitter van de raad van bestuur, zich aan de proef voor de "bazen": boogschieten en loopwedstrijd met de ploeg. 's Avonds staat de NMBS op de 17e plaats in de algemene rangschikking.

Vanaf de volgende morgen begint het succes toe te lachen. De NMBS-ploeg bezet voortdurend een van de eerste drie plaatsen op het podium, wisselend van de ene dag op de andere.

In de finale, in het Terkamerenbos, wordt ze nipt verslagen door de ploeg

van het Waalse gewest en eindigt ze tweede in de algemene rangschikking, voor de winnende ploeg van 1988. Maar wie waren dan die vier "keiharde jongens" op wie de spoorwegmaatschappij een beroep heeft gedaan om haar imago te verdedigen? Twee locomotiefbestuurders, een rangeerder en een elektromechanicus, komende uit Mol, Saint-Ghislain, Brussel-Noord en Aarlen.

Aan een van hen stelden we de volgende vragen.

Waarom doen jullie mee aan de Challenger's Trophy?

Met het hogesnelheidsproject (de TGV) richt de NMBS zich meer dan ooit naar de toekomst. Een groot aantal spoorwegbedienden nemen daarom resoluut een vechtershouding aan. Met die instelling hebben we ons laten inschrijven. Onze collega's die in 1988 deelnamen, hebben op sympathieke wijze bewezen dat er een sterke motivatie leeft in onze rangen. Wij zijn van plan hun spoor te volgen.

Zijn er dan geen persoonlijke redenen?

We willen natuurlijk graag iets aan onszelf bewijzen. Maar we nemen deel

als ploeg en dat is het belangrijkste. Achter die ploeg staan alle spoorwegbedienden met "ambitie". Een wedstrijd als de Trophy is een prachtgelegenheid om al het personeel van een maatschappij te verenigen rond een evenement dat door enkelen wordt beleefd. Het is het ogenblik om zich nog meer te vereenzelvigen met het imago dat we onze maatschappij willen meegeven: dat van een dynamische, moderne, industriële onderneming die haar toekomst wil verzekeren. En dit zijn geen ijle woorden. Een voorbeeld: om in de streek te trainen hebben we gelogeed in de lokalen van een ploeg werklieden van de NMBS. Aangezien daarin gewerkt wordt, zijn dat allesbehalve hotelkamers. Maar telkens wanneer we daar aankwamen, waren ze door onze collega's opgeruimd, ingericht en zo gezellig mogelijk gemaakt. Dat is een bewijs, nietwaar?

Denken jullie de Trophy in de wacht te slepen?

Verleden jaar werd de NMBS-ploeg tiende. We hopen even goed of zelfs beter te presteren. We zullen zien bij de aankomst.

N.V.D.R. We hebben ze ondertussen bezig gezien en ze verdienen een grote pluim.

Euromodal: groot forum eind januari

Op 31 januari en 1 februari e.k. gaat in Brussel EURO-MODAL 90 door, het eerste forum voor intermodaal vervoer, georganiseerd door de spoorwegen, aangesloten bij de UIC, en in samenwerking met de Internationale Unie voor Rail-Wegvervoer.

In het Congrespaleis zullen deskundigen in twaalf werkgroepen, in 4 keer een aantal uren tijds, belangrijke thema's bespreken.

14 thema's waarover wordt nagedacht

- een Europees net voor gecombineerd vervoer;
- het intermodaal transport in de Kanaaltunnel;
- het handelsverkeer met het Iberisch schiereiland;
- de ontwikkeling van het handelsverkeer tussen de EG enerzijds en de Scandinavische en Oostbloklanden anderzijds;
- de oplossingen van de intermodaliteit voor de transalpine verbindingen;
- de troeven van het intermodaal vervoer voor gevaarlijke goederen;
- het intermodaal vervoer onder geleide temperatuur;
- intermodaliteit in het havenbeleid;
- de evolutie van de ITU-normen;
- de nieuwe intermodale technologieën;
- de integratie van het gecombineerd vervoer in de logistieke keten van de bevrachters;
- de weerslag van de deregulering in de vervoerssector;
- intermodaliteit in het beleid van ruimtelijke ordening en leefmilieu;



- en natuurlijk het intermodaal vervoer in het spoorwegbeleid.

Intermodaliteit in beeld

Tijdens de twee forumdagen kunnen twee tentoonstellingen worden bezocht:

- in het Congrespaleis loopt een tentoonstelling over intermodaliteit bij de spoorwegen en hun partners;
- in Schaarbeek, op de aansluiting van het Europees Centrum voor Fruit en Groenten: het meest moderne materieel - zowel voor spoor- als wegvervoer - van de verschillende vrachtvervoerders.

Een fundamenteel verslag

De internationale autoriteiten richten al hun aandacht op deze bijeenkomst.

Er zal gelegenheid zijn voor ontmoetingen tussen de leiders van de Europese organisaties die de projecten voor gecombineerd vervoer coördineren en toepassen, de Europese Commissaris voor Vervoer en hoge ambtenaren van de EG, en verscheidene ministers uit de deelnemende landen.

Deze belangstelling voor het gecombineerd vervoer is niet nieuw: de EG heeft aan het studiebureau A.T. Kearney de opdracht gegeven een diepgaande studie te maken over de problemen van het vrachtvervoer in Europa,

de mogelijkheden van de intermodaliteit als oplossing en de oprichting van een basisnet voor het Europese continent.

Deze studie heeft ook belang voor de regeringen van landen buiten de EG, die een intens handelsverkeer met de twaalf onderhouden.

De resultaten van de studie zullen tijdens het forum in Brussel worden bekendgemaakt. Ze zullen de spil vormen van uitgebreide werkzaamheden bij de openbare of particuliere instanties en maatschappijen die willen werken aan een toekomst waar rentabiliteit en efficiëntie samengaan met persoonlijke veiligheid en behoud van het milieu.

De Belgen op Euromodal

De NMBS neemt aan dit grote internationale forum deel. Ze zal er echter niet alleen zijn, want intermodaliteit berust op samenwerking. Naast de NMBS zullen de congresgangers haar voornaamste partners ontmoeten met wie ze al geruime tijd programma's van gecombineerd vervoer uitwerkt:

- Intercontainer (in België vertegenwoordigd door Interferry), de organisator van internationaal containervervoer;
- Interfrigo, specialist van het vervoer onder geleide temperatuur, dat verkocht wordt door de spoorwegen of door hun gespecialiseerde filialen;
- TRW, de leider van het gecombineerde spoor-wegvervoer in België, lid van de UIRR (Internationale Unie voor Rail-Wegvervoer).

Een uitgebreid dossier

In onze volgende editie (te verschijnen in maart) zullen we een uitgebreid dossier publiceren over het Euromodalforum. We zullen speciale aandacht besteden aan problemen die van groot belang zijn voor de Belgische transportondernemers en producenten.

Belgische minitrips

voor het Franse spoorcliënteel

De samenwerking tussen de netten aanwakkeren: dat is de taak van onze algemene vertegenwoordigingen in het buitenland. In 1988 had de vertegenwoordiging in Parijs aan de goederendienst van de SNCF voorgesteld om de jaarlijkse promotiereis voor haar cliënteel in België te organiseren. Dat was een interessant idee, omdat de Belgisch-Franse uitwisselingen vooraan staan in ons internationaal goederenverkeer.

Op 7-8 en 21-22 juni, alsook op 27-28 september II, werd het idee werkelijkheid. Zowat 200 spoorwegklanten uit de regio Parijs Noord kwamen in ons "Vlakke Land" aan voor een tweedelig bezoek.

Het eerste deel ging naar het Brugse, vooral dan Zeebrugge, waar de havenautoriteiten en de BEV der Ferry-Boats de Franse industriële wegwijs maakte in de haven- en spoorwegactiviteit, die voortdurend toeneemt; als toemaatje was er een brokje Venetië van het Noorden.

Het tweede deel bracht het gezelschap naar de Schelde. Assiport werkte mee aan het dagje Antwerpen van onze Franse klanten, die een kort (anders wordt het teveel!) overzicht kregen van de belangrijkste spoorweghavens van Europa (en wellicht van de wereld), en bovendien de meest "Franse" haven van België.

Voor die kennismaking op het terrein hadden de gasten tussen Parijs en Brussel in een comfortabel Club 34-rijtuig, waarin men tegen 120-160 km/u kan vergaderen, al nader kennis gemaakt met de twee netten: hun bijzondere kenmerken, hun gelijkopgaande technisch-commerciële ontwikkeling, hun wil om binnen de Europese eenheidsmarkt op een ruime basis samen te werken. Dit alles werd onderstreept door vertegenwoordigers van beide netten die de reis begeleidden.

Drie belangrijke doelstellingen

Men had met dit opzet drie essentiële



Tony Duché

doelstellingen op het oog.

Om te beginnen: contact. De gewestelijke commerciële directeur van de SNCF, Tony Duché, drukt het zo uit: "Deze reizen maken het mogelijk boven de dagelijkse beroepsmatige contacten uit te stijgen en meer ruimte vrij te maken voor sympathie." Volgens onze Franse collega, is dit initiatief voor het spoor wat het contact voor de vrachtrijder is; die komt sympathieker over en haalt het daardoor meestal, bij gelijke kwaliteit en prijs.

Vervolgens: informatie. Men wil met dit bezoek de know-how van de spoorwegtechniek en -groeperingen op overtuigende wijze demonstreren. In Zeebrugge en Antwerpen stelden beide netten een goed gestructureerd logistiek concept in de ruimste betekenis voor en benadrukten ze het belang van open grenzen (een spoorweg die in om het even welk land hoogwaardig en gemakkelijk bereikbaar is).

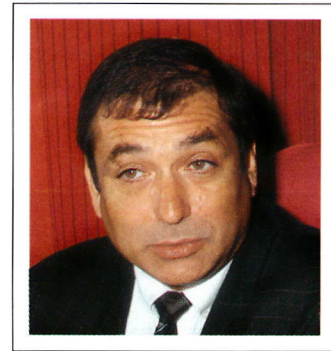
Ten slotte: partnerschap. "In de



Michel Marteau

Belgische havens breiden we het begrip partnerschap uit: we zijn er niet enkel als partner-spoorwegnet, we sluiten er aan op andere vervoerwijzen en laten zien dat Europa openstaat voor de wereld" (Tony Duché).

Deze reizigers, die op een woensdag rond 7.45 uur in Paris-Nord op de trein stapten, waren natuurlijk klanten van de SNCF. Sommigen ook van de NMBS, met hun Frans-Belgisch verkeer. Michel Marteau, onze specialist goederenvervoer in Parijs, wees hierop in zijn welkomstwoord: "Een vijfde van



Hesnard

de ontvangsten uit ons internationaal goederenvervoer komt voort uit het verkeer met Frankrijk."

Dit partnerschap legt natuurlijk een modern en productief tempo op. Zo ziet het de heer Hesnard, chef magazijnen van Schweppes - Frankrijk: "Naast de kwaliteit van de dienstverlening - mijn produkt is immers breekbaar - en scherpe prijzen stel ik nog als eis dat er maar één gesprekspartner is."

Dit werpt een duidelijk licht op de betrekkingen tussen het net dat verkoopt (SNCF) en het buurnet (NMBS).

Ondersteunen in de diepte

Onze algemene vertegenwoordiging in Parijs heeft twee hoofdtaken:

- het reizigersverkeer stimuleren, vanuit haar kantoren op de Boulevard des Capucines, tussen de Opera en

Minitrips....(vervolg)

Olympia, waar ze samenwerkt met het "Commissariat Général au Tourisme";

- het goederenvervoer bevorderen; hiervoor betreft ze een verdieping in de Rue d'Alsace, nabij het "gare de l'Est", samen met de SNCF, en ook de Duitse, Nederlandse en Zwitserse spoorwegen. Het komt er niet meer op aan de Franse bevrachters uit de markt te werken - de contractversierders dragen de SNCF-badge - maar wel in de diepte steun te verlenen:

- aan de verkopers van de SNCF, verdeeld over 100 commerciële bijkantoren in 22 districten, om ten minste 10 miljoen ton per jaar te halen in het Frans-Belgisch vervoer;
 - aan de eigenaars van P-wagens; dat zijn meer dan twintig maatschappijen die, althans voor de Parijse regio, 70 % van de beslissingen inzake internationaal vervoer nemen;
 - aan de Franse klanten, voor het volgen en de technische uitvoering van hun transporten die in België toekomen;
 - aan de Belgische firma's die met Frankrijk zaken doen; die vinden in onze Parijse kantoren voor hun handelsactiviteiten in Frankrijk een waardevol gesprekspartner-coördinator.
- Al die aspecten zijn samen en afzonder-



.Agnus

lijk op één doel gericht, dat alle spoorwegnetten in hun commercieel beleid hebben ingeschreven: topkwaliteit. Drie minitrips in het Vlakke Land, dat lijkt misschien weinig.

Toch is het ook veel, wat blijkt uit de woorden van de heer Agnus van de commerciële dienst van SGW, een heel belangrijke huurder van wagens in Frankrijk, op 28 september: "Onze concurrentiekracht is afhankelijk van het dynamisme en de commerciële geest van de spoorwegnetten. Die weg staat helemaal open, dat bewijst deze reis."

Airport City Express

Rechtstreekse treinen naar Zaventem

De reizigers die voor hun verplaatsingen gebruik maken van het vliegtuig hebben vrijwel altijd een ander vervoermiddel nodig tussen de luchthaven en het stadscentrum. Zoals verschillende andere Europese luchthavens wordt Zaventem bediend door een spoorlijn. Het was trouwens de eerste verbinding van deze soort op het continent.

Een dergelijke dienstverlening moet aan verscheidene voorwaarden beantwoorden om de verwachtingen van de vliegtuigreizigers te kunnen inlossen.

Het spoorwegaanbod moet voldoende gekend zijn, zowel wat het bestaan ervan betreft als de mogelijkheden die geboden worden. De reizigers die niet met de luchthaven vertrouwd zijn, moeten zich zonder moeilijkheden kunnen oriënteren en de tijd krijgen om die spoorverbinding te leren kennen die hen makkelijk naar het hart van de hoofdstad brengt. Voldoende capaciteit om de reiziger in comfortabele omstandigheden te vervoeren en een regelmatige bediening zijn hoofdzaak.

De NMBS op de luchthaven

Recente tellingen tonen aan dat elke weekdag zo'n 3.500 mensen van de spoorverbinding Brussel-luchthaven gebruik maken. In dit cijfer is ook het luchthavenpersoneel begrepen dat met

de trein van en naar het werk reist. Tijdens het weekend schommelt dit aantal rond de 3.000, of zowat het aantal vliegtuigreizigers dat dagelijks van de trein gebruik maakt.

Op het totale aantal reizigers dat de luchthaven aandoet, bedraagt het marktaandeel van de trein momenteel iets minder dan 15 % .

Onderzoek

Eind april/begin mei '89 heeft de NMBS een onderzoek uitgevoerd naar de keuze van vliegtuigreizigers inzake vervoer van en naar de luchthaven. Hieruit zijn er drie punten duidelijk naar voren gekomen:

- het bestaan van de trein als vervoermiddel van en naar de luchthaven was slechts gekend door een derde van de ondervraagde personen;
- de helft ervan was van mening dat het aanbod van treinen tussen de luchthaven en Brussel ontoereikend was;
- de meesten kozen voor de trein omdat de prijs laag is en de verbinding tussen de luchthaven en het centrum van de hoofdstad bovendien goed is.

Airport City Express

Om beter aan de vraag te beantwoorden, heeft de NMBS besloten om deze dienst volledig te vernieuwen.

De kleine blauwe trein die bij de doorgewinterde klant goed bekend is en van 1954 tot 1979 door Sabena werd geëxploiteerd en sindsdien in het NMBS-net werd opgenomen, krijgt voortaan een nieuwe benaming: Airport City Express. Hij maakt twee ritten per uur in beide richtingen tussen Brussel-Centraal en de luchthaven (via Brussel-Noord en Schaarbeek).

De intercitytrein Saint-Ghislain - Bergen - Brussel - Schaarbeek rijdt voortaan om het uur door tot het station van de luchthaven. Zodoende is er driemaal per uur een verbinding in beide richtingen tussen het centrum van Brussel en de nationale luchthaven.

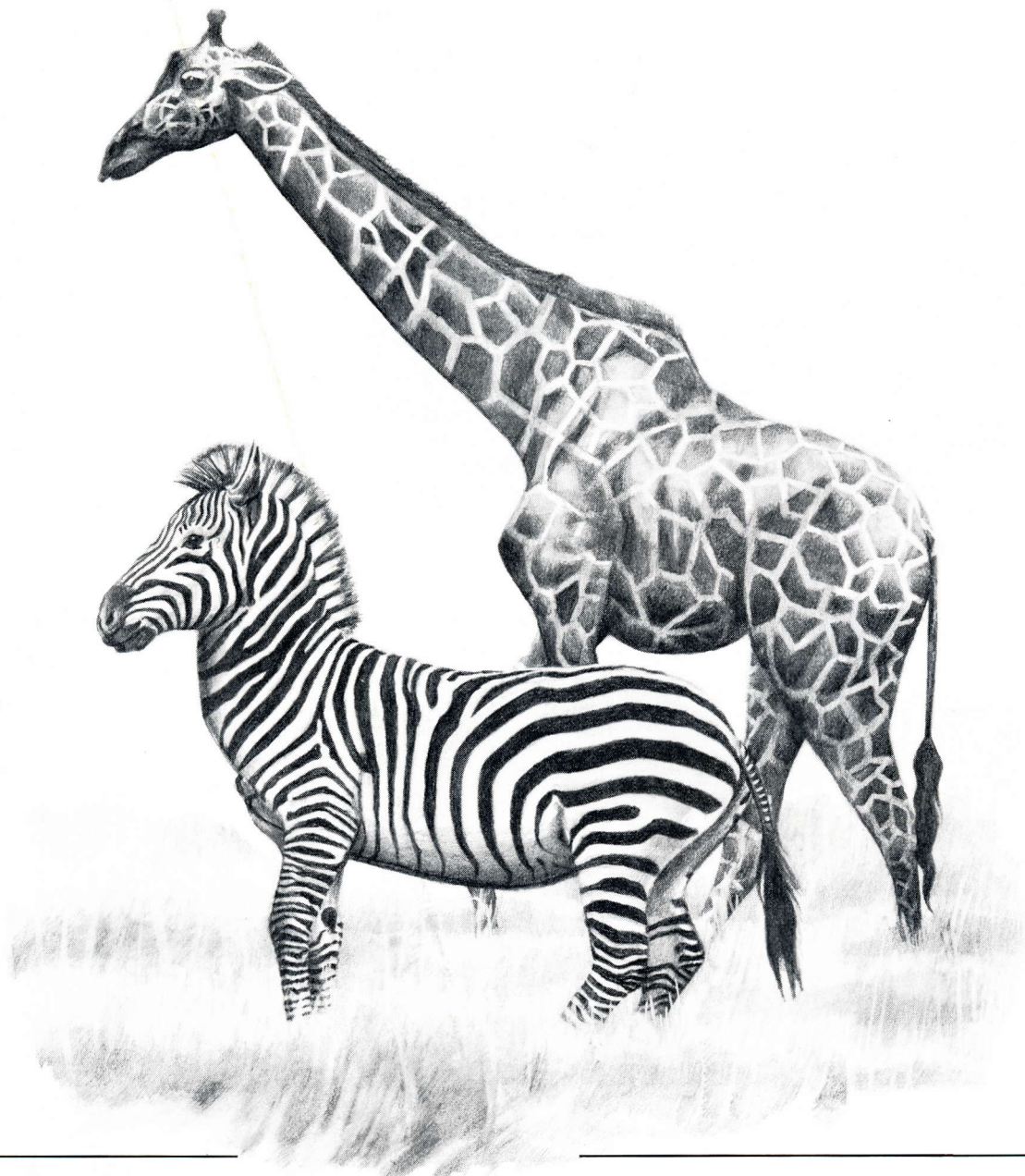


Met de trein naar het vliegtuig: een optimale oplossing.



Van het vliegtuig naar de trein: even vlot in deze richting.

Nationale Luchthaven → Brussel																					
Nationale Luchthaven	V	5 24	6 09	6 24	6 46	7 09	7 28	7 46	8 09	8 24	8 46	9 09	9 24	9 46	10 09	10 24	10 46	11 09	11 24	11 46	
Schaarbeek	A	5 33	6 33				7 36			8 33			9 33			10 33			11 33		
Brussel-Noord	A	5 42	6 24	6 42	7 00	7 24	7 42	8 00	8 24	8 42	9 00	9 24	9 42	10 00	10 24	10 42	11 00	11 24	11 42	12 00	
Brussel-Centraal	A	5 47	6 28	6 47	7 04	7 28	7 47	8 04	8 28	8 47	9 04	9 28	9 47	10 04	10 28	10 47	11 04	11 28	11 47	12 04	
Brussel-Zuid	A	5 51	6 51				7 51			8 51			9 51			10 51			11 51		
Nationale Luchthaven	V	12 09	12 24	12 46	13 09	13 24	13 46	14 09	14 24	14 46	15 09	15 24	15 46	16 09	16 24	16 46	17 09	17 24	17 46	18 09	
Schaarbeek	A	12 33	12 33				13 33			14 33			15 33			16 33			17 33		
Brussel-Noord	A	12 24	12 42	13 00	13 24	13 42	14 00	14 24	14 42	15 00	15 24	15 42	16 00	16 24	16 42	17 00	17 24	17 42	18 00	18 24	
Brussel-Centraal	A	12 28	12 47	13 04	13 28	13 47	14 04	14 28	14 47	15 04	15 28	15 47	16 05	16 28	16 47	17 04	17 28	17 47	18 04	18 28	
Brussel-Zuid	A		12 51			13 51			14 51			15 51			16 51			17 51			
Nationale Luchthaven	V	18 24	18 46	19 09	19 24	19 46	20 09	20 24	20 46	21 09	21 24	21 46	22 09	22 24	22 46	23 09	23 24	23 46			
Schaarbeek	A	18 33		19 33			20 33			21 33			22 33			23 33					
Brussel-Noord	A	18 42	19 00	19 24	19 42	20 00	20 24	20 42	21 00	21 24	21 42	22 01	22 24	22 42	23 00	23 24	23 42	24 00			
Brussel-Centraal	A	18 47	19 04	19 28	19 47	20 04	20 28	20 47	21 04	21 28	21 47	22 05	22 28	22 47	23 04	23 28	23 47	0 04			
Brussel-Zuid	A	18 51		19 51			20 51			21 51			22 51			23 51					
V = Vertrek A = Aankomst																					
Brussel → Nationale Luchthaven																					
Brussel-Zuid	V		5 51			6 51			7 51			8 51			9 51			10 51			
Brussel-Centraal	V	5 39	5 55	6 14	6 39	6 55	7 14	7 39	7 55	8 14	8 39	8 55	9 14	9 39	9 55	10 14	10 39	10 55	11 14		
Brussel-Noord	V	5 43	6 00	6 18	6 43	7 00	7 18	7 43	8 00	8 18	8 43	9 00	9 18	9 43	10 00	10 18	10 43	11 00	11 18		
Schaarbeek	V		6 09			7 09			8 09			9 09			10 09			11 09			
Nationale Luchthaven	A	5 57	6 18	6 32	6 57	7 12	7 32	7 57	8 18	8 32	8 57	9 18	9 32	9 57	10 18	10 32	10 57	11 18	11 32		
Brussel-Zuid	V		11 51			12 51			13 51			14 51			15 51			16 51			
Brussel-Centraal	V	11 39	11 55	12 14	12 39	12 55	13 14	13 39	13 55	14 14	14 39	14 55	15 14	15 39	15 55	16 13	16 39	17 01	17 14		
Brussel-Noord	V	11 43	12 00	12 18	12 43	13 00	13 18	13 43	14 00	14 18	14 43	15 00	15 18	15 43	16 00	16 18	16 43	17 05	17 18		
Schaarbeek	V		12 09			13 09			14 09			15 09			16 09			17 09			
Nationale Luchthaven	A	11 57	12 18	12 32	12 57	13 18	13 32	13 57	14 18	14 32	14 57	15 18	15 32	15 57	16 18	16 32	16 57	17 19	17 32		
Brussel-Zuid	V		17 51			18 51			19 51			20 51			21 51			22 51			
Brussel-Centraal	V	17 39	17 55	18 14	18 39	18 55	19 14	19 39	19 55	20 14	20 39	20 55	21 14	21 39	21 55	22 14	22 39	22 55	23 14		
Brussel-Noord	V	17 43	18 00	18 18	18 43	18 59	19 18	19 43	20 00	20 18	20 43	21 00	21 18	21 43	22 00	22 18	22 43	23 00	23 18		
Schaarbeek	V		18 09			19 09			20 09			21 09			22 09			23 09			
Nationale Luchthaven	A	17 57	18 18	18 32	18 57	19 18	19 32	19 57	20 18	20 32	20 57	21 18	21 32	21 57	22 18	22 32	22 57	23 18	23 32		
V = Vertrek A = Aankomst																					



INTERMODAAL. VERDUBBEL DE VOORDELEN.

60 km met de vrachtwagen. De trein neemt de volgende 1200 voor zijn rekening. De reis wordt langs de weg afgerond. De aflossingsrace verdubbelt de voordelen: de trein neemt de grote sprong, de vrachtwagen draaft soepel naar de eindbestemming. Samen banen we ons een weg, we lossen mekaar vlug af. Bij de aankomst spreekt de prestatie voor zich.

Eén enkel vervoer van eind tot eind, de middelen vullen elkaar perfect aan, zonder vrachtonderbreking, de verste uithoek van Europa komt binnen logistiek bereik, de ideale begeleiding, een competitief aanbod, een actieve samenwerking tussen spoor- en wegvervoer. Intermodaal verdubbelt de voordelen. Onze wissel op de toekomst, een spitsproduct van de NMBS.

☎ 02/525 36 99

