



1/90  
Driemaandelijks

SPOORNIEUWS



# EUROMODAL

## ROLT DE TOEKOMST BINNEN

EUROMODAL  
90

EUROMODAL  
90



# 1.90

Spoornieuws is het trimestrieel 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  
Telex 25 035  
Telefax 02/525 46 05

• **in de districten**

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

**9000 Gent**

Koningin Maria Hendrikaplein 2  
Tel. 091/22 71 00 - 21 99 58  
Telex 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<sup>e</sup> verdieping  
De Keyzerlei, 58-60 b19  
Tel. 03/233 23 17 - 233 23 25  
Telex 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  
Telex 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  
Télex 51 599

**7000 Bergen**

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

# INHOUD

## 3 Euromodal 90:

1<sup>ste</sup> Europees congres over het gecombineerd vervoer.

## 5 Gecombineerd vervoer:

doorlichting van een rapport.

## 8 De verklaring van Brussel:

konkrete besluitvorming van het forum.

## 10 Klimaat van vertrouwen:

de boodschap van de minister.

## 11 Actieplan:

de intenties van de Europese commissaris.

## 12 1989: Resultaten en projecten:

becijferd en gecommentarieerd bilan van het voorbije jaar.

## 14 Marketing:

familiefoto.

## 16 Logistiek:

de koppeling NMBS/klanten.

## 17 Fakturen:

modernisering van A tot Z.

## 18 Stukgoeddienst:

kijk op de toekomst.

## 19 Eurailcargo:

gegroet Oostenrijk.



## Een vliegende start !

Voor de NMBS - en de andere Europese spoorwegen - kent 1990 een vliegende start. Geen omschrijving past beter, want het grote tweedaagse treffen met de wegpartners, eind januari, was voor de spoorwegen en hun gespecialiseerde dochterondernemingen een belangrijk moment. EUROMODAL 90 - waarover we het reeds hadden - bracht niet minder dan 1.500 congresgangers naar Brussel. De workshops werden druk bezocht en werkten vol animo, zoals in Schaarbeek waar een twintigtal maatschappijen het meest moderne materieel demonstreerden dat morgen zal nodig zijn voor de pijlsnelle ontwikkeling van het gecombineerd vervoer.

In dit nummer gaan we er uitgebreid op in. En ook in de volgende nummers komen we er op terug. Want er zit beweging in het gecombineerd vervoer. Maar ook het gewone vervoer evolueert - dat leest u op de volgende bladzijden. Eind mei zullen nieuwe Eurailcargo op de sporen komen. Ze vergroten onze waaier kwaliteitstreinen die we ons alsmair kieskeuriger cliënteel momenteel kunnen aanbieden.

Er is heel wat te doen en de spoorweg heeft er zin in. Een goed teken voor de klanten.



# Euromodal 90

## rolt de toekomst binnen

Op 31 januari en 1 februari ontving Brussel Euromodal 90, het congres van de eeuw voor de spoorwegen en hun partners van het intermodaal vervoer.

**31** januari 1990, omstreeks 9 uur. Het Congressenpaleis lijkt van langzaam meer op een mierenest. Heren en dames, op zoek naar inschrijvingen en inlichtingen, vormen files aan de nochtans ruim bemande balies. Oude bekenden schudden elkaar de hand en slaan een babbel in alle Europese talen. Frans en Italiaans voeren de boventoon, afgewisseld met Duits en een flard Engels, in alle mogelijke combinaties. Een station tijdens het piek uur heeft meer weg van een bezinningsoord dan deze ruime halle. Schijn bedriegt.

Omstreeks 10 uur hebben de meeste van de 1500 congressisten een stekje gevonden in de grote Albert I-zaal voor de openingsessie. Uit niet minder dan 20 landen zijn ze afgezakt voor wat het spoorevenement van de eeuw zou kunnen worden. Hier zal de komende twee dagen de basis gelegd worden voor een vernieuwende samenwerking tussen spoor- en wegvervoerders. De belangstelling van pers en media is dan ook navenant: 250 journalisten uit 15 landen, van de gespecialiseerde publicaties over de algemene tot radio en televisie verslaan het gebeuren. Om het gezelschap compleet te maken, vereren zowat 100 personaliteiten gedurende kortere of langere tijd het seminarie met hun aanwezigheid.

Gecombineerd goederenvervoer in al zijn aspecten. Dat is het waarover onophoudelijk informatie zal uitgewisseld worden onder de vorm van lezingen en tegensprekelijke debatten. Alle betrokken partijen zijn erbij en ook dat is een primeur. Nog nooit werd publiek en op dergelijke schaal gediscussieerd door havenverantwoordelijken, private wegvervoerders en spoorwegmensen over een thema dat hen allen rechtstreeks



*Etienne Schouppe bijt de spits af*

aanbelangt. Na afloop zal blijken dat het resultaat er best mag wezen, maar daarover verder meer.

### Schouppe bijt de spits af

Etienne Schouppe, directeur-generaal van de NMBS mag als gastheer de spits afbijten. Hij doet het met hetzelfde zichtbare genoegen, dat hij later tentoon zal spreiden als hij de persconferenties voorziet of bijzondere gasten ontvangt. Daar bestaan op zijn minst vier goede redenen voor. Ze houden verband met de positie van België in Europa en met de reeds langer bestaande belangstelling van de spoormaatschappij voor gecombineerd internationaal transport. Vanwaar nu dat grote internationale verantwoordelijkheidsgevoel?

De Belgische industrie onderhoudt intensieve uitwisselingsrelaties met tal van Europese landen. De NMBS levert op afstanden van om en bij de 1000 kilometer een kwaliteitsdienst die overeenstemt met de rendabiliteitseisen van haar partners. Ze wenst dat in de toekomst nog beter te doen.

Een niet te onderschatten voordeel daarbij zijn de havens van Antwerpen en Zeebrugge, die over uitstekende spoorwegfaciliteiten beschikken.

Ze betrekken de vervoerders vlot bij de transatlantische handel en stellen het gehele continentale hinterland open voor elk stipje op de aardbol. En omgekeerd.

Ook de aard van de Belgische internationale handel speelt een rol. In het bijzonder bij de uitwisselingen met Zwitserland, Oostenrijk en Italië, "de transalpijnse verbindingen", kan het gecombineerd transport uitstekende diensten bewijzen, waar andere vervoermiddelen falen. De Spaanse markt is in dit vlak even veelbelovend.

Reken daarbij dat het land op het kruispunt van de vitale verkeersstromen tussen grote productiecentra en consumptiemarkten ligt, en je snapt waarom men hier zoveel belang hecht aan zowel het ontlasten van de grote verkeersassen als het verbeteren van de communicatiemiddelen, ten voordele van het natuurlijke en sociale leefmilieu.



## Indrukwekkend

Als waarnemer kregen we ruimschoots de gelegenheid de bedoening van alle zijden te bekijken. Na een eerste, wat overweldigende indruk van verbazing, groeide de overtuiging dat hier een belangrijk stuk spoor geschiedenis geschreven werd. Of is de term futurisme beter op zijn plaats? Van een terugval in het verleden, de "goeie ouwe tijd", was nooit sprake. Integendeel, de ogen en de gedachten van de aanwezigen waren toekomstgericht. Op de onmiddellijk en op termijn te realiseren stappen in de richting van een betere integratie van het vrachtvervoer in al zijn vormen, op de inbreng van de verschillende openbare en private bedrijven, op de taak van de Europese beleidslui die een gunstig kader zullen helpen scheppen. Doorheen de werkzaamheden van de 12 workshops voelde men zich zo de eenentwintigste eeuw binnenrollen.

Het gaf een vreemd maar niet onaangenaam gevoel, nog versterkt door de opgemerkte aanwezigheid van gasten en panelleden uit de DDR, Polen en Hongarije. Het spoor lijkt zijn grenzen al verlegd te hebben tot ver buiten het West-Europa, zonder de formele politieke en economische hereniging van Oost en West af te wachten. Stond het Ijzeren Gordijn er nog, het zou alvast de Ijzeren Weg niet kunnen tegenhouden.

De snelheid waarmee de grenzen afgebroken worden lokt overigens wel eens surrealistisch aandoende situaties uit. Zo hoorden we een spreker uit de DDR pleiten voor prioriteit aan het wegvervoer "omdat er in ons land al zoveel vracht met de trein vervoerd wordt en het wegennet achterop is gebleven". Of de Hongaar die bloedernstig verklaarde dat het instellen van een markteconomie, met de bijbehorende deregulering, veel moeilijker en tijdrovender is dan het oprichten van een planeconomie. "In 1948 voerden ze de planeconomie in op twee maanden tijd, een vrije markt tot stand brengen, kost ons zeker tien jaar", wist de man. Beide anecdotes geven aan dat er in Oostelijke richting weliswaar terrein in



*Een aandachtig publiek zorgt voor dialoog*

overvloed braakligt, maar dat er nog veel intensieve en informatieve contacten aan te pas zullen komen om een echt Europees huis te bouwen. De spoorwegen kunnen er stenen voor aanbrengen.

## Wie houdt ons nog tegen?

Nu het intermodaal vervoer echt op gang getrokken is, vraagt men zich af wie of wat het nog kan tegenhouden. De studie van AT Kearney (zie elders) toont aan dat gecombineerd vervoer realistisch en rendabel is, mits aan enkele basisvoorwaarden wordt voldaan. Euromodal diepte in parallelle workshops de belangrijkste deelaspecten uit, deed meningsverschillen opklaren en verschaftte je aan het eind kilo's nuttige info en ideeën.

De Europese commissaris voor vervoer, Karel Van Miert, overtuigde de deelnemers van de politieke goodwill aan de top van de EG en schetste enkele concrete initiatieven. De Oostenrijkse spoorwegen mobiliseerden zelfs een heuse olifant, om Van Miert te verwelkomen. Naast de kwinkslag, gaven de Oostenrijkers daarmee te kennen betrokken partij te zijn en actief te willen samenwerken met de EG om via intermodal de transalpijnse verbindingen te verbeteren. Een soortgelijke positieve boodschap werd gebracht door de Zwitserse Bundesrat en voorzitter van het verkeers- en energiedepartement Adolf Ogi.

Prototypes en gespecialiseerde materialen, op twee expo's voorgesteld, onderstreepen dat er van technische problemen geen sprake meer kan zijn, als de bereidheid om ze te gebruiken bij de intermodal-partners aanwezig is.

## Verklaring van Brussel

Weg met de ballast, de toekomst is aan ons als we de handen in elkaar slaan. Dat lijkt zowat de kern van de gedachten-gang, die de spoorwegen, Intercontainer en de UIRR aanzette tot het plechtig ondertekenen van de "Verklaring van Brussel". Aan het eind van de tweedaagse werd een overeenkomst voor commerciële samenwerking afgesloten. Daarover verder meer. Hoe dan ook ruimden de drie partners zelf het zwaarste obstakel voor een snelle groei van het gecombineerde vervoer uit de weg. Meteen kreeg Euromodal een waardig en tastbaar slot, dat naderhand op de receptie met recht en reden bespreid werd.

Een saai belevens zoals zovele andere congressen was het voor de meesten zeker niet. Misschien verdient het galadiner van de vorige avond wel een speciale eervolle vermelding. Het bood aan de deelnemers de kans om in een ontspannen sfeer, omgeven door een fascinerend lichtspel, waardevolle contacten te leggen of te onderhouden. Minstens één journalist zag zijn ogen opengaan: "De NMBS en haar zustermaatschappijen bewezen hier definitief dat ze volwassen dynamische bedrijven zijn, hun plaats op de moderne vervoermarkt waardig. Dat belooft. Wanneer komt de volgende editie?"

Hij moet niet al te lang geduld oefenen. Tijdens Euromodal 90 werd de basis gelegd voor een volgend congres over twee jaar. Ongetwijfeld zal dan een eerste evaluatie gemaakt worden van de gerealiseerde vooruitgang. Net op tijd voor het opengaan van de Europese grenzen in 1993. Was je er deze keer niet bij? Mis dan zeker de volgende trein niet ....

# Studie naar de toekomstperspectieven voor een Europees netwerk van gecombineerd vervoer:



In het voorjaar van 1988 kreeg het kabinet A.T. Kearney Brussel (A.T.K.) vanwege de Commissie van de Europese Gemeenschappen, de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (d.w.z. de 12 + 2 netten van EG-lidstaten, Zwitserland en Oostenrijk), de UIRR (Internationale Vereniging van de bedrijven voor gecombineerd vervoer) en Intercontainer, de opdracht een studie uit te voeren naar de perspectieven van een Europees netwerk van gecombineerd vervoer. Voor de gelegenheid werkte A.T.K. samen met Logitech.

Uitgaande van de huidige situatie van het internationaal gecombineerd weg- en spoorvervoer (ICV) en de vooruitzichten voor de komende 15 jaar, had de studie tot doel de ontwikkelingen van een internationaal netwerk te bepalen en aanbevelingen te doen inzake het investeringsbeleid. Het ging er wel degelijk om de optimale uitbreidingsmodaliteiten te bepalen voor een volwaardig vervoermedium dat een alternatief vormt voor het internationaal wegvervoer (IWV).

Op basis van het marktpotentieel in 1990 en in 2005 wordt in de studie een analyse gemaakt van meerdere sleutelpunten.

Uit het eindrapport komen de volgende besluiten naar voor:

- Als alternatief voor het wegvervoer vertoont de ICV, in termen van prestaties en economische concurrentiekracht, de door de gebruikers vereiste

## verslag van het kabinet A.T. Kearney

kenmerken, en kan het gedeeltelijk bijdragen tot de oplossing van de problemen in het IWV die het gevolg zijn van de verzadiging van de infrastructuren alsook van de sociale en milieugebonden drukkingen.

- Om het ontwikkelingspotentieel van het ICV te optimaliseren moet een internationaal netwerk tot stand worden gebracht, het globale prestatievermogen opgedreven worden, moeten de kosten verlaagd worden door de produktiviteitsreserves te exploiteren, en moet een agressief commercieel beleid worden gevoerd.

- Als aan die voorwaarden voldaan wordt, zal het door ICV verwerkte volume tegen 2005 verdrievoudigd zijn tot 43,2 miljoen ton, waardoor dan onder meer de kosten voor het transit-

vervoer over de weg in andere landen gedrukt kunnen worden.

- Dat vergt investeringen - in infrastructuur en in rollend materieel voor weg- en spoorvervoer - ten belope van 2,6 tot 2,9 miljard ECU. De studie beveelt aan deze investeringen te spreiden over 5 tot 10 jaar. Bovendien zouden de supranationale instellingen een deel van die investeringen voor hun rekening moeten nemen.

## Een pragmatische maatstaf

De natuurlijke markt van het ICV situeert zich op het niveau van het globaal internationaal wegvervoer, aangezien de drie mogelijkheden (containers, laadeenheden via de weg en de zogenaamde "rollende landweg") steeds toegankelijk zijn voor de wegvervoerder.

Om het probleem duidelijk af te bakenen, werd voor de studie een selectie gemaakt van 30 grote verkeersassen die representatief zijn voor het ICV, of dat in de toekomst zullen zijn. Die assen



Vier "tenoren" van Euromodal'90. Van rechts naar links, Alain Poinssot, Jacques Fournier, voorzitter van de SNCF, Etienne Schoupe en Jacques Cornet, voorzitter van de stearing group die dit duidelijk rapport afleverde dat tot concrete daden aanmoedigt.



liggen aan de basis van belangrijke goederenstromen tussen paren van economische zones (minimum 100.000 ton per jaar).

De 30 verkeersassen bundelen de verkeersstromen tussen een honderdtal economische zoneparen met een aanzienlijk potentieel.

## Een winstgevende markt

De cliënteel van het ICV vertegenwoordigt voor de spoorwegnetten een verkeersvolume van 14,1 miljoen ton netto, waarvan - vreemd genoeg - 6,3 miljoen ton langs de 30 uitgekozen assen en 7,8 via andere wegen wordt vervoerd. Het internationale wegvervoer (goed voor 75 miljoen ton netto) gebeurt daarentegen voor drie vierde langs die 30 verkeersassen en slechts voor één vierde via andere assen.

Uitgaande van een hypothetische macro-economische groei van 4 % per jaar, zal de globale goederenstroom volgens het rapport tegen 2005 verdubbeld zijn.

## 43,2 miljoen ton in 2005

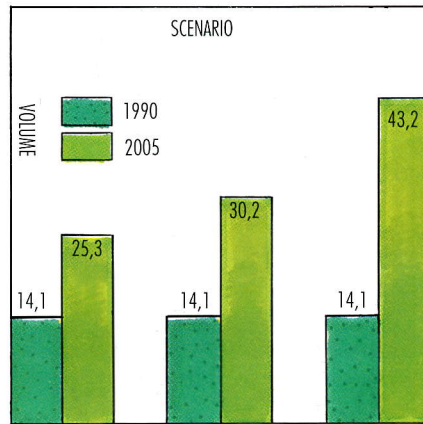
Door zijn vermogen en zijn economische concurrentiekracht op te drijven, zal het ICV een aantrekkelijker aanbod kunnen presenteren en kunnen rekenen op een sterkere groei dan de jaarlijkse 4 % die bij de aanvang van de studie werden vooropgesteld.

Onze grafiek toont de mogelijke groei volgens drie scenario's, telkens uitgaande van een macro-economische groei van 4 % per jaar:

1. het marktaandeel blijft constant;
2. het aanbod verbetert en de activiteit van de bestaande klanten neemt toe;
3. naast de verbeteringen van punt 2 worden tevens nieuwe klanten verworven.

Dat betekent dat het door het ICV verwerkte volume op zijn minst zal verdrievoudigen, terwijl het totaal te vervoeren volume tijdens de 15 komende jaren zal verdubbelen.

Een specifiek probleem doet zich voor in de transitlanden (Zwitserland, Oostenrijk, Joegoslavië...), waar het



ICV een deel van de oplossing kan bieden. We komen hierop in een volgend nummer terug.

## Concurrentiekracht en rendabiliteit

Vooraleer de perspectieven te concretiseren, moet men het ICV toch eerst eens nader bestuderen in al zijn aspecten, wat in de studie stap voor stap wordt gedaan.

De studie vergelijkt de concurrentiekracht van het ICV met die van het IWV vanuit het oogpunt van het prestatievermogen en de kosten. Deze vergelijking werd gemaakt voor 6 van de 30 bestudeerde verkeersassen, en er werd rekening gehouden met alle elementen van de keten van het gecombineerd vervoer: spoorwegvervoer, terminals, uiteindelijk wegvervoer, administratie en opvolging.

De huidige en potentiële klanten van het ICV werden naar hun mening gevraagd over de commerciële snelheid, de regelmaat, de betrouwbaarheid, de afmetingen van de laadeenheden, de veiligheid van de goederen en de informatieverstrekking.

Uit die enquête zijn meerdere belangrijke vaststellingen naar voor gekomen.

1. De commerciële snelheid van het ICV (37 km/h) blijft lager dan die van het IWV (69 km/h); dit volgt uit het feit dat de ladingen nog lange tijd stilstaan: 40 % van de totale vervoertijd. Maatregelen: de werkperiodes op de terminals uitbreiden, de wachttijden aan de grenzen inkorten, de lijnsnelheid

opdrijven, op gecoördineerde wijze betere uurroosters met een prioritair karakter uitwerken.

2. De capaciteit van de terminals is van groot belang voor de concurrentiekracht van het ICV. In Europa zijn er vier landen die zich op dit vlak in een kritische situatie bevinden - of spoedig zullen bevinden: de Duitse terminals beschikken momenteel over een reservecapaciteit van 4 %, en de reservecapaciteit van de Franse, Nederlandse en Oostenrijkse terminals bedraagt nauwelijks 22 %. Maatregelen: toename van de capaciteit, betere regeling van de uitgaande/inkomende ladingen, verhoging van het aantal openingsuren, betere verbinding met het wegennet (in Italië) zijn de meest dringende vereisten.

3. Het uiteindelijke vervoer over de weg weegt door in de rendabiliteit van het ICV en de concurrentiekracht ervan ten aanzien van het IWV. Volgens de studie kunnen de vervoerders op dit vlak aanzienlijke vorderingen maken: een grotere produktiviteit leidt tot een kostenverlaging, en bijgevolg tot een grotere concurrentiekracht van de hele keten.

4. Wat de toegestane laadprofielen en afmetingen betreft, is de situatie zeer heterogeen naargelang de gebruikte netten. De studie stelt twee vormen van standaardisering voor:

- een optie B+, "standaard van het Europees gecombineerd vervoer", voor containers, laadkisten en minimaal aangepaste wegvoertuigen;
- een optie C ("hoge" optie), voor courante wegvoertuigen en alle laadeenheden.

5. Het administratief beheer is momenteel nogal omslachtig, ondermeer omwille van de manuele verwerking. Bovendien is de opvolging niet volledig, niet permanent, en heeft ze louter betrekking op het spoorvervoer. Het internationaal verbindingsnet van de spoorwegen, HERMES, brengt een technische oplossing voor dat probleem. De invoering van "Docimel", een elektronisch systeem voor de verwerking van de vervoerdocumenten, zal een vermindering met zich meebrengen van zowel de kosten als de verwer-



kingstijd. Op het vlak van de opvolging zal het gebruik van gemeenschappelijke opslaginterfaces en databanken leiden tot een vermindering van de kosten en de wachttijden, en dus ook de klanten meer voldoening schenken.

## De kostprijs van het gecombineerd vervoer

De kostprijs van een volledige ICV-keten wordt voor de helft gevormd door het spoorvervoer, en voor een derde door het uiteindelijke wegvervoer. Het overige zesde deel omvat de afschrijving van de laadeenheden en wagens evenals de kosten van de terminals.

In meer dan de helft van de bestudeerde gevallen valt het ICV nu aanzienlijk voordeliger uit dan het IWV. Dat voordeel schommelt volgens de studie tussen de 15 en 18 % naargelang het soort goederen, en tussen 11 en 22 % naargelang de afstand van het traject.

Als het ICV tenslotte gebruik zou maken van de bestaande produktiviteitsreserves (35 % voor het terminaal wegvervoer, 13 % voor het spoorvervoer), zou zijn totale kostprijs, ongeacht het soort vervoerde goederen, nog met 17 % afnemen, waardoor het in 88 % van de bestudeerde gevallen zou kunnen concurreren met het IWV.

## Een concurrentieel aanbod commercialiseren

Op dit moment gebeurt de commercialisatie van het ICV langs twee kanalen:

- de spoorwegnetten, via hun filiaal Intercontainer, voor het vervoer in containers en laadkisten;

De drie grote technieken van het ICV:

- maritieme- en landcontainers;
- niet-begeleid gecombineerd vervoer: opleggers, aanhangwagens en laadkisten, op spoorwagens;
- begeleid gecombineerd vervoer (Rollende landweg): spoorvervoer van gehele wegvervoereenheden, trekkers inbegrepen, met de chauffeurs.

- de bedrijven voor gecombineerd vervoer, verenigd in de UIRR, voor het vervoer in laadeenheden over de weg en via de "rollende landweg".

Na analyse van de diverse aspecten van de commercialisatie van het aanbod (nog steeds op basis van gesprekken met de huidige klanten), formuleert de studie drie belangrijke aanbevelingen:

1. De ICV-keten laten vertegenwoordigen door één enkel orgaan en de informatie-uitwisseling tussen de partners

bevorderen.

2. De structuur van de huidige commercialisatiekanalen beter afstemmen op die van de markt.

3. Het tarifair en administratief verkoopbeleid voeren dat het beste de groei van de sector bevordert.

## 2,6 à 2,9 miljard ECU investeringen

De verbeteringen komen alle partners van de ICV-keten ten goede. In de onderstaande tabel vindt u een overzicht van de vereiste investeringen. Synthese van de vereiste investeringen en financiële steun, in miljoen ECU. De investeringen in de infrastructuur zullen in zekere mate ook het gewone spoorwegvervoer ten goede komen. Met betrekking tot het gedeelte dat volledig toe te schrijven is aan het ICV (laatste kolom van de tabel) stelt AT.K. in zijn verslag voor dat de supranationale instanties een vijfde van die kosten op zich zouden nemen.

Investerings-categorie	Bruto-totaal	Bedragen voor het ICV
Binnen het laadprofiel brengen Wagens	2.806	1.668
	468	468
	tot 696	tot 696
Laadeenheden	191	191
	tot 255	tot 255
Terminals	514	271
<b>Totaal</b>	<b>3.979</b>	<b>2.598</b>
	<b>tot 4.271</b>	<b>tot 2.890</b>

De investeringen in rollend materieel worden van hun kant geëvalueerd binnen een marge die overeenkomt met het verschil tussen laag en intensief gebruik.

## Een gemeenschappelijk voorstel van de spoorwegnetten

De commanditarissen zullen de verschillende elementen van de studie onderzoeken. Tegen de zomer van 1990 zullen de spoorwegnetten een gemeenschappelijk voorstel uitwerken met betrekking tot de maatregelen die ze zullen treffen om hun beloftes te verwezenlijken.

# Het forum trekt concrete besluiten

## De "Gemeenschappelijke Verklaring van Brussel":



De ondertekening. Van links naar rechts: Eugenio Belloni, Alain Poinssot, Max Lehmann.

Na twee dagen van hard werken, was een panel van hooggeplaatste verantwoordelijken toe aan de concrete besluitvorming, voortvloeiend uit dit eerste Europese forum. Een korte en sympathieke slotceremonie bracht de voorzitter van de UIRR, Eugenio Belloni, de voorzitter van Intercontainer, Max Lehmann en de voorzitter van de spoorverantwoordelijken voor internationaal gecombineerd vervoer, Alain Poinssot, samen

op het podium. Deze drie voortrekkers van het kongres zouden officieel een gemeenschappelijke verklaring ondertekenen, die gekoppeld aan de naam van de gaststad Brussel de geschiedenis zal ingaan. De overeenkomst zet alle betrokkenen op weg naar een noodzakelijk proces van vooruitgang en ontwikkeling van het intermodaal vervoer.

De gemeenschappelijke verklaring bevat 12 punten en vertrekt van een geloofsbelijdenis:

*"De Europese spoorwegen, hun filiaal Intercontainer, de UIRR en de maatschappijen voor gecombineerd vervoer die ze groepeeren (...) geloven in de groei van het gecombineerd vervoer daar het bijdraagt tot een economische en doeltreffende oplossing voor de problemen inzake het milieu en de verzadiging van het wegennet, die de publieke opinie en de regering veront-rusten.*

*Het intermodaal vervoer moet klaar zijn voor de Europese opbouw in al zijn dimensies."*

Ze tekent de objectieven voor de vooruitgang van het verkeer uit. Ze kondigt een gemeenschappelijke aan-





pak aan en spreekt over een Europees net, terminals, wagons, tariefkontrakten en commercialisering.

Dit alles toont aan dat de organisatoren van Euromodal 90 gelijklopende meningen delen, wat een bijzonder goed voorteken mag genoemd worden voor het internationaal gecombineerd vervoer.

Het lijkt ons nuttig nog enkele onderdelen van de verklaring te benadrukken.

*“Het Europees gecombineerd vervoer van de toekomst zal zich bij voorkeur ontwikkelen rond de grote assen die de grote economische regio's met elkaar verbinden.*

*Het zal zich ontwikkelen op basis van een structuur van efficiënte en goedkope bloktreinen, treinen waarmee tegelijk de grootschaligheid van de goederenstroom en korte en betrouwbare vervoertermijnen worden gewaarborgd.*

*De treinladingen voor gecombineerd vervoer worden bij voorrang behandeld.”*

Hieruit blijkt ondubbelzinnig de wil om de prestaties van het gecombineerd transport op het niveau te brengen dat door de studie van A.T. Kearney noodzakelijk geacht wordt voor het realiseren van het derde scenario.

*“De spoorwegen, de UIRR en Intercontainer zullen alles in het werk stellen om voor het gecombineerd vervoer een echt Europees spoorwegnet uit te bouwen.*

*De spoorwegen willen zich inzetten om zowel in de aanpassing van hun infrastructuur aan de tariefontwikkelingen als in het tot stand brengen ervan, te investeren.*

*De UIRR en Intercontainer van hun kant willen zich inzetten om de noodzakelijke bijkomende investeringen te doen.”*

De ondertekenaars zien zichzelf dus als partners en zeggen het ook openlijk. Bovenstaande paragrafen verduidelijken op welke punten de openbare en de private bedrijven de handen in elkaar willen slaan voor een noodzakelijke inspanning ten voordele van de

ontwikkeling van het intermodaal vervoer.

*“De UIRR en de maatschappijen voor spoor-wegvervoer die ze groepeeren, spelen een uiterst belangrijke rol in de commercialisering van het gecombineerd vervoer naar het wegverkeer toe. Dit weerspiegelt het originele karakter en de reden van hun bestaan.*

*De maatschappij Intercontainer speelt een sleutelrol bij het transport overzee en bij de bevrachters door een compleet huis-aan-huisvervoerpakket aan te bieden.*

*De spoorwegen die zich over het algemeen steunen op hun uitvoerende partners voor de commercialisering van het gecombineerd vervoer, kunnen in uitzonderlijke gevallen de rol van operator overnemen en het gecombineerd vervoer zelf commercialiseren.”*

De spoorwegnetten rekenden op het princiepsakkoord over de commercialisering, omdat ze zich toch wel wat aktiever in de ketting van het gecombineerd transport wensen in te schakelen dan als gewone leveranciers van tractie.

In de overeenkomst is een deontologische verbintenis opgenomen, die de partners beschermt tegen vormen van interne concurrentie. Gelukkig maar, want wedijver zou zeer schadelijk zijn voor de samenwerking in een sector waarin ieder zijn deel van het werk doet.

*“In de uitzonderlijke gevallen dat de spoorwegen het gecombineerd vervoer rechtstreeks zullen commercialiseren, worden in hun prijzen dezelfde kosten verrekend als voor de operatoren, verhoogd met hun eigen kosten.”*

De handtekeningen zijn geplaatst. De partijen zijn vast van plan de verbintenissen die ze zelf aangingen te respecteren. Een arbitragecommissie zal waken over de korrekte toepassing van de overeenkomst en zal meningsverschillen oplossen die zouden opduiken op basis van misverstanden.

**Verkeersminister Jean-Luc Dehaene:**

# "Een klimaat van vertrouwen is onmisbaar"



Tijdens de openingsceremonie van Euromodal 90, sprak Jean-Luc Dehaene, de Belgische vice-premier en minister van verkeerswezen en institutionele hervormingen, zijn tevredenheid uit met het initiatief. Niet enkel uit beleefdheid, zo zegde hij, maar ook omdat het past in het beleid inzake mobiliteit dat hij vooropstelt.



**D**e minister wees op de ingewikkelde opdracht die op de schouders van de beleidsverantwoordelijken rust. Enerzijds moeten ze alles in het werk stellen om de mobiliteit in stand te houden, omdat ze noodzakelijk is voor de verdere economische vooruitgang. Aan de andere kant moeten ze het niveau van de hinder verminderen. Dehaene stelde vast dat "de luchtverontreiniging, de geluidshinder, het ruimtebeslag door het verkeer en de onveiligheid van het verkeer steeds minder door de bevolking worden aanvaard".

Ongetwijfeld is de vice-premier een realist. Uit zijn uiteenzetting blijkt dat hij niet gelooft in wondermiddelen. "Het antwoord op de gestelde vragen is niet eenvoudig en niet eenduidig", aldus Dehaene, die evenwel geen twijfel laat bestaan dat er andere oplossingen moeten gezocht worden dan een onbeperkte aangroei van de wegeninfrastructuur.

Welk principe moet dan wel gevolgd worden? Dehaene: "Waar de toename van de uitwisseling de laatste decennia kon steunen op een kwantitatieve

ontwikkeling van de infrastructuur, kan ze voortaan alleen nog worden voortgezet door beter gebruik van de bestaande infrastructuur. Anders gezegd: door een verbetering van de productiviteit." En daar komt uiteraard het intermodaal vervoer op de proppen.

"Het zal niet beletten dat het wegnenot nog meer verzadigingspunten zal tellen. Evenmin zal het verhinderen dat meer doortastende oplossingen zullen noodzakelijk blijken. Maar toch biedt het intermodaal vervoer de mogelijkheid om uitwisselingen, vooral over relatief lange afstanden, in uitstekende economische voorwaarden te laten gebeuren", zegde de verkeersminister.

Eerste voorwaarde om het intermodaal vervoer tot zijn recht te laten komen is coördinatie op nationaal en internationaal vlak, zowel op technisch, administratief, reglementair, operationeel als commercieel gebied. Actie is dan ook geboden inzake internationale reglementeringen en spoorweginvesteringen. Daarin heeft de Europese Gemeenschap een belangrijke stimulerende rol te spelen. Jean-Luc Dehaene zit hier duidelijk op hetzelfde spoor als Europees commissaris Karel Van Miert die 's anderendaags enkele concrete initiatieven terzake zou voorstellen.

Daarover leest u trouwens meer elders in dit nummer.

De vice-premier pleit voor de uitbouw van een Europees basisspoorwegnet voor gecombineerd vervoer, dat een gelijkaardige functie zou vervullen als het SST-net voor het reizigersverkeer en als het reeds geïntegreerde autowegennet. Daarbovenop dient dan een werkelijke integratie van de commerciële structuren van de spoorwegondernemingen te komen.

Alles staat of valt echter met de bereidheid van de traditionele concurrenten, spoorwegen en wegvervoerders, om "als volwaardige partners samen te werken, met eerbiediging van ieders eigenheid". Want, zo vindt Dehaene, "voor commerciële activiteiten is een klimaat van vertrouwen onmisbaar".

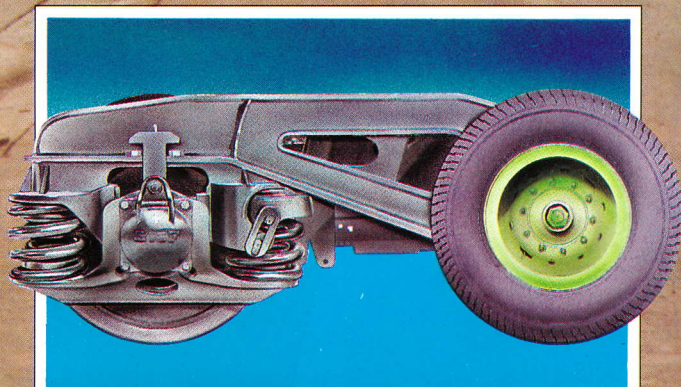
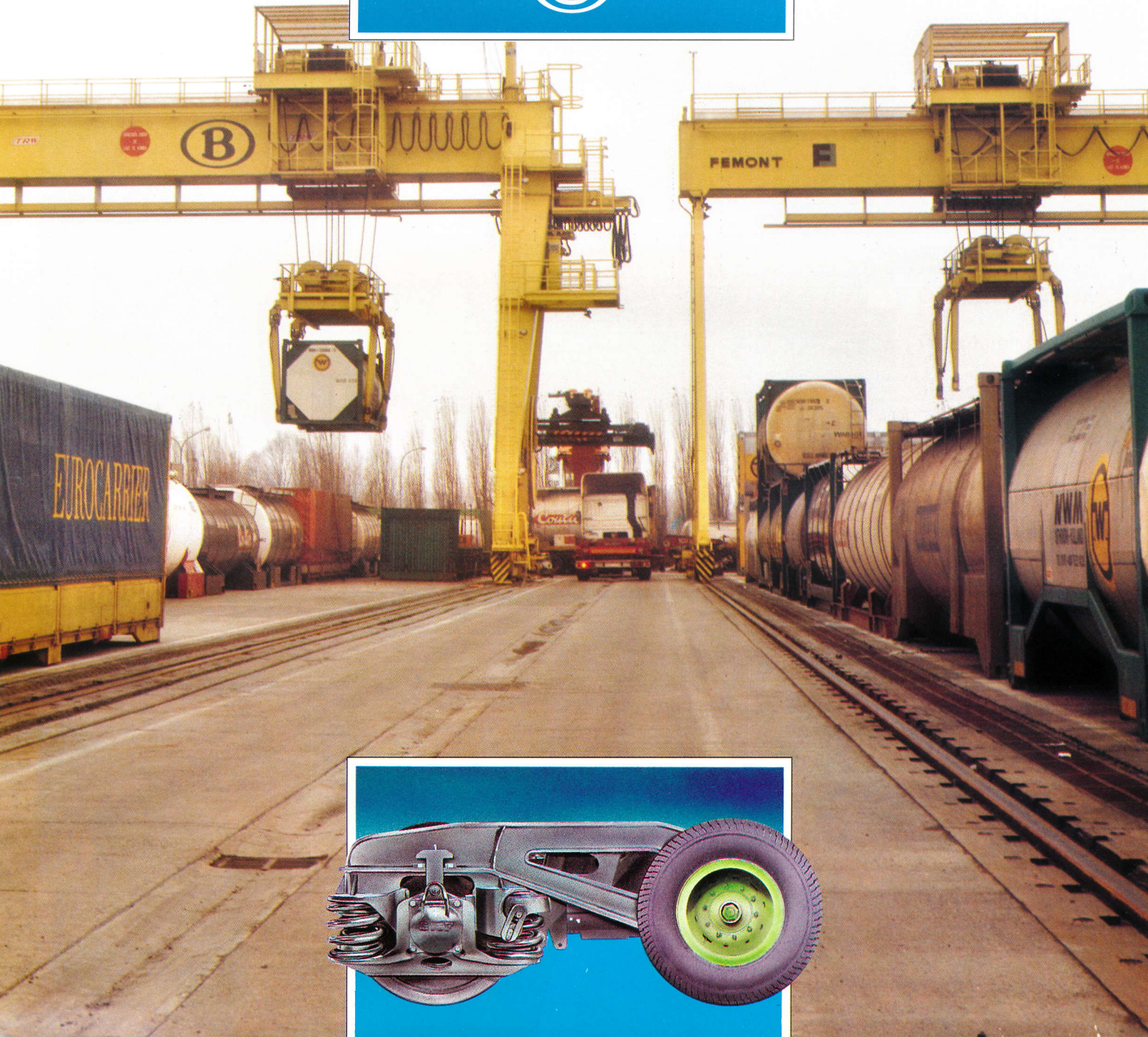
Tenslotte sprak de verkeersminister zijn vastberadenheid uit om "op EG-vlak de initiatieven van de Commissie in de richting van een Europees actieprogramma te steunen en op nationaal vlak voorrang te schenken aan investeringen voor terminals, spoorweginfrastructuur en rollend materieel". Tevens wenst hij "de invoering van een commerciële structuur te ondersteunen waarin wegvervoerders en verladers als gelijkwaardige partners kunnen optreden".

HET GECOMBINEERD  
**VERVOER**

IN BELGIE

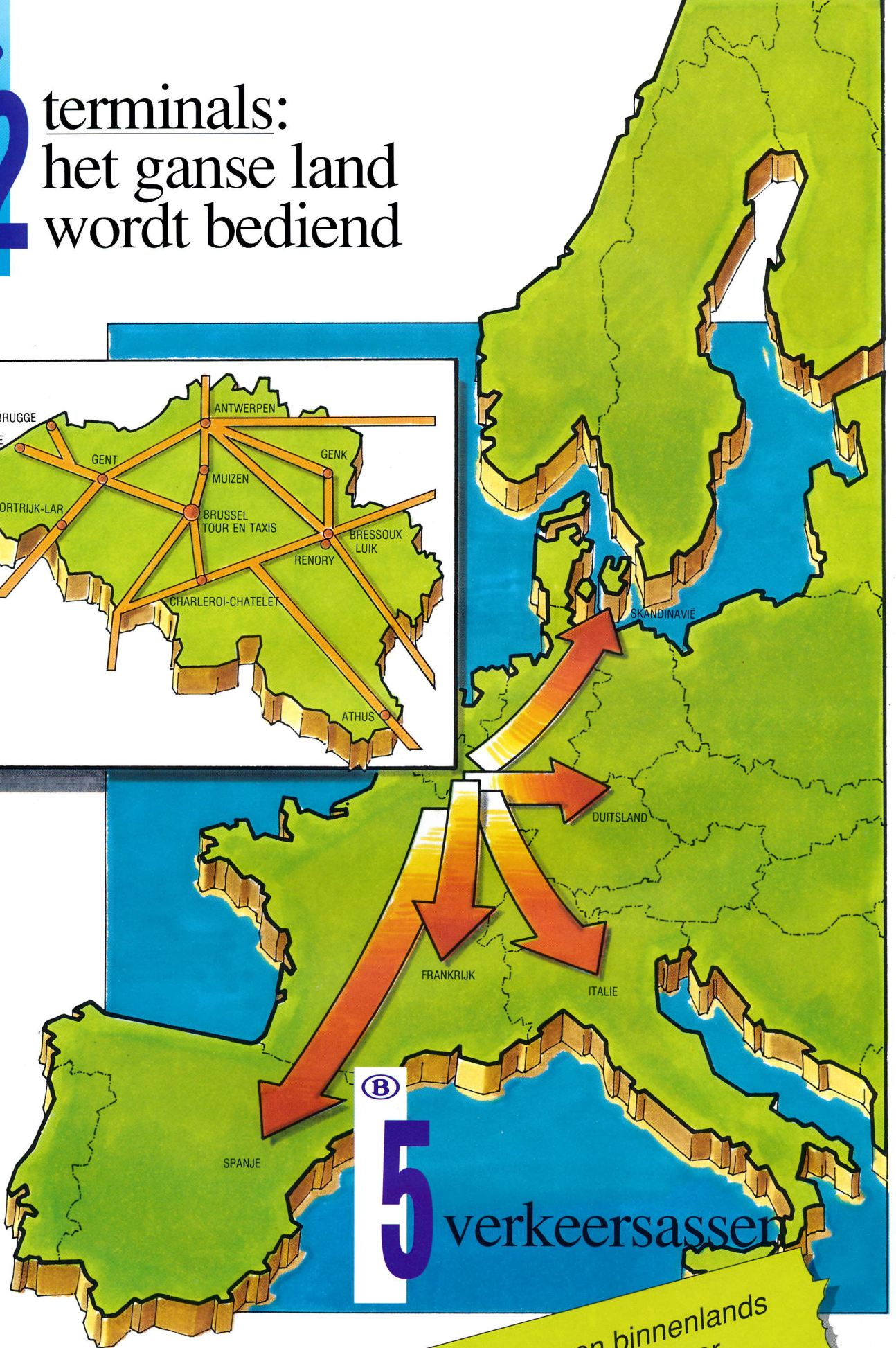
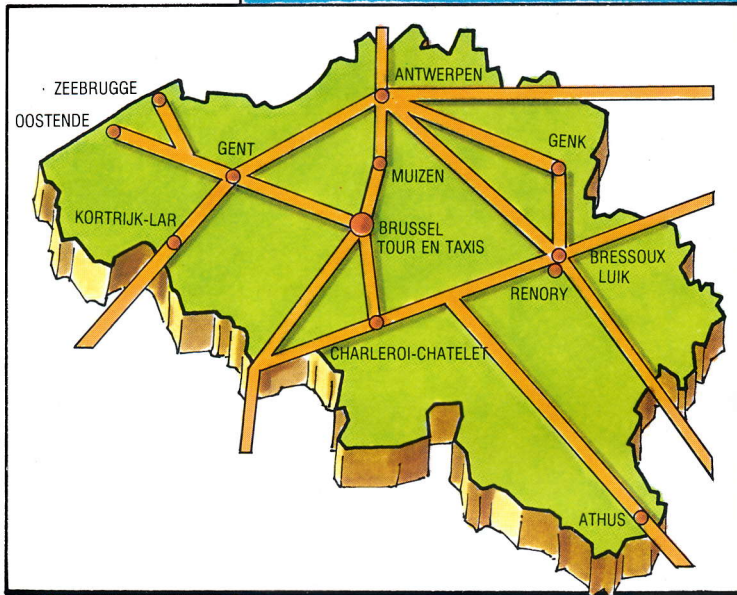
**100%**

INTERNATIONAAL



ⓑ

# 12 terminals: het ganse land wordt bediend



ⓑ

# 5 verkeersassen

Er wordt geen binnenlands  
gecombineerd vervoer  
georganiseerd.  
Alles wordt op internationale  
leest geschoeid.

®

# M et Belgische wagens... en met de wagens van onze partners



Belgische wagens  
gebouwd volgens een  
Europees  
standaardtype, samen  
met wagens uit  
Frankrijk, Italië,  
Duitsland... in een  
voortdurende  
uitwisseling om  
ledige terugritten te  
vermijden. Een  
vertrouwelijke  
samenwerking.



**B**

# E en aangepast laadvermogen

De middelen van het spoor en van de weg lenen zich uitstekend voor de te vervoeren produkten: drieassige opleggers, laadkisten, ISO-containers en continentale containers in de klassieke versies of in tank- en tremelversie... alle transporten, van elke aard en afmeting.

**B**

# D e Belgische gemeenschap van het gecombineerd vervoer

**Echt vakmanschap  
verenigt het Belgisch  
gecombineerd  
vervoer.**

- de NMBS, spoorwegvervoer;
- TRW: Belgische onderneming voor gecombineerd vervoer;
- Intercontainer en Interfrigo: internationale gespecialiseerde filialen van de Europese spoorwegnetten;
- Interferry, Ferry-Boats en Edmond Depaire: filialen van de NMBS;
- Cobetra, Eucotrans, Haesaerts, Inland Terminal Athus, Railtrans en Welltransport: privé verladere.

**Karel Van Miert:**

# "Verregaand actieplan voor het einde van dit jaar"



Tot het laatste ogenblik bestond er onzekerheid over de vraag of Karel Van Miert, de Europese commissaris verantwoordelijk voor het verkeer, zich zou kunnen vrijmaken om het congres toe te spreken. Hij kwam en werd op speelse wijze verwelkomd door een olifant. Veel belangrijker was echter dat hij op klare wijze de intenties en de concrete initiatieven van de Europese Commissie toelichtte. Zijn woorden betekenden voor de initiatiefnemers een welkome ruggesteun.

**V**an Miert deelde mee dat de Europese Commissie het intermodaal vervoer als één van de hoogste prioriteiten in de vervoerspolitiek beschouwt. Hij toonde zich gelukkig met de confrontatie van standpunten, vragen en verwachtingen van de diverse betrokkenen.

"Hoewel het intermodaal verkeer binnen de Europese Gemeenschap een opmerkelijke groei met 400 % over de jongste tien jaar realiseerde", aldus de commissaris, "zijn wij ons ervan bewust dat het nog een te beperkt aandeel van het goederenvervoer voor zijn rekening neemt." Drie argumenten spreken volgens Van Miert onmiskenbaar in het voordeel van het gecombineerde vervoer. Er is de gemeenschappelijke markt en de snelle openingen naar de Oosteuropese landen die een intensifiëring van het verkeer zullen veroorzaken. Daarnaast biedt de combinatie spoor/weg een oplossing



voor de problemen met de transitlanden. Verder helpt meer spoorverkeer een antwoord te vinden op de "existentiële vragen", zoals veiligheid, verzadiging van de wegen en luchtvervuiling.

Blijkt nu dat de Europese Commissie inmiddels ook niet stilgezeten heeft. Een wijziging van de Europese reglementering werd voorgesteld aan de Raad, met de bedoeling tot een gemeenschappelijke spoorwegpolitiek te komen. Van Miert: "Aan mijn diensten vroeg ik na te denken over een richtinggevend schema voor het gecombineerd vervoer, volgens gelijkaardige denkpijsten als voor het supersnelle spoorwegnet."

De commissaris wil zijn beleid baseren op twee assen: realisatie van infrastructuur en begeleidingsmaatregelen om intermodal rendabel te maken. "De beschikbaarheid van een geïntegreerd Europees netwerk, in samenhang met de partners en de burens, is een conditio sine qua non voor de uitbouw van het intermodale vervoer. De sterkte van de ketting is gelijk aan die van de zwakste schakel. Vandaar dat samenwerking en coherentie van studies en realisaties onontbeerlijk zijn", aldus Van Miert, die nog beklemtoonde dat de commissie ook financiële prioriteit wenst te verlenen aan dit soort projecten. "We

hopen dat de ministerraad in de toekomst meer middelen ter beschikking zal stellen, om waar nodig een handje te helpen."

Het bestaan van de geschikte infrastructuur en van een aanbod volstaat nochtans niet om de potentiële gebruiker aan te zetten voor gecombineerd vervoer te kiezen, indien het ook niet economische rendabiliteit in zich draagt. Zegt Karel Van Miert: "De Commissie heeft reeds enkele obstakels van juridische en economische aard opgeruimd. Een nieuw voorstel om de reglementering te wijzigen ligt nu ter studie bij de Raad. Het moet één van de belangrijkste handicaps van het intermodale verkeer uit de wereld helpen, door het een billijke concurrentiepositie te verschaffen. Het ontwerp voorziet bijvoorbeeld de liberalisering van de begin- en eindtrajecten, die nog te vaak als cabotage beschouwd worden."

De Europese ontwerprijtlijn is volgens Van Miert een eerste stap die de spoormaatschappijen toelaat een commerciële houding aan te nemen. Door een globale benadering moeten de grootste knelpunten verdwijnen. "Alles wordt nog voor het einde van dit jaar in een actieplan omgezet, dat verder gaat dan alle tot nog toe genomen initiatieven", verzekerde de commissaris.

# 1989 bij de NMBS:

## Goede resultaten en grote projecten

In 1989 boekte de NMBS 6,4 miljard reizigerskilometer (toename met 0,8 %) en 8 miljard tonkilometer (stijging met 5 %).

Die gegevens bevestigen niet alleen de sedert 1987 vernieuwde belangstelling van de reizigers voor de goed aan de uiteenlopende mobiliteitsbehoeften aangepaste formules, maar bewijzen ook de consolidatie van de positie inzake vrachtvervoer.

### Reizigers: stijging van het aantal reizigers "zonder abonnement"

In vergelijking met 1988 kan de evolutie (in reizigerskilometer) per verkeerscategorie als volgt worden samengevat:

- biljetten binnenverkeer: + 9 % ;
- internationaal verkeer: + 1,5 % ;
- abonnementen: - 4 %

Zowel in het binnenlandse als in het internationale verkeer is de stijging toe te schrijven aan het toenemende succes van de nieuwe, goed aan de specifieke marktsegmenten aangepaste formules. Voor het binnenverkeer speelt uiteraard het GO PASS-effect, de nieuwe formule voor jongeren, waarvan er in 255 dagen 380.000 werden verkocht (het oorspronkelijk streefcijfer was 100.000).

De daling van de abonnementenverkoop is te wijten aan een sterke terugval in de categorie schoolabonnement voor één weekretour (- 22,5 %), dat in 1988 reeds had moeten concurreren met het weekendbiljet (in 1989 heeft een verschuiving naar de GO PASS het verschijnsel nog meer in de hand gewerkt)



en aan het verlies bij de sociale abonnementen, als gevolg van structurele wijzigingen in de actieve bevolking.

### Goederen in wagenladingen: de diversifiëring werpt vruchten af

Het vervoerde volume van 66 miljoen ton laat een lichte stijging zien (+ 0,1 %) in vergelijking met 1988.

De evolutie in de vier grote verkeerscategorieën ziet er als volgt uit:

- status-quo in het binnenverkeer met 30,7 miljoen ton;
- toename met 2,1 % in de uitvoer: 18,5 miljoen ton;
- lichte dalingen in de invoer (0,8 %) en in het doorvoer (1,6 %), die respectievelijk 12 en 4,8 miljoen ton bedragen.

Het zakencijfer is gestegen met 0,9 %.

In enkele sectoren hebben we aanzienlijke stijgingen opgetekend:

- 7,5 % in het ertsvervoer;
- 5,4 % voor bouwmaterialen en groefproducten;
- 4,3 % in het vervoer van nieuwe auto's ;
- 12,3 % in gecombineerd en speciaal vervoer.

De vooruitzichten worden zodoende bevestigd : het gecombineerd vervoer vormt de groeimogelijkheid bij uitstek voor de spoorwegen. Verder gaan we daar gedetailleerd op in.

### Stukgoedverkeer: de wederopleving

In 1989 heeft de NMBS de diepgaande reorganisatiemaatregelen voortgezet om de stukgoedsector rendabeler te maken. Het dekkingspercentage van de activiteit is aanzienlijk verbeterd, hoewel het aantal colli met 17 % is gedaald zonder dat de ontvangsten in dezelfde mate afnamen.

Om de exploitatiekosten te drukken,





werd een grondige herstructurering uitgevoerd : 11 centra voor wegverkeer werden gesloten en de totale activiteit ging naar de 13 overgebleven centra. Het vervoer tussen die centra werd verbeterd door de dagelijkse rechtstreekse nachtdienst, zodat een leveringstermijn dag A/dag B voor de meeste zendingen gewaarborgd was. De gelijktijdige invoering van kwantitatieve en kwalitatieve meetsystemen voor de dienstverlening is erop gericht om tegen een concurrentiële prijs met een beter aanbod op de uiterst competitieve markt van het stukgoedverkeer te komen.

## Het jaar van de projecten

1989 is voor de NMBS het jaar van de grote projecten geweest. De Raad van Beheer heeft stelling genomen voor deelneming aan het Europese hogesnelheidsnet en voor de aankoop van drie Kanaaltunnelstellen voor de verbinding met Londen, zodra de tunnel in 1993 opgaat.

In november ontving de minister van Verkeer een lijvig dossier met als titel STAR 21, waarvan we al uittreksels hebben gepubliceerd. De geplande modernisering heeft betrekking op verschillende domeinen.

Op het vlak van het reizigersverkeer worden het Belgische en internationale hogesnelheidsaanbod geïntegreerd, zodat het vervoerschema binnen onze grenzen grondig wordt aangepast in het voordeel van de gebruiker.

Het goederenaanbod bestaat meer bepaald uit een verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening en een vermindering van de produktiekosten. De toename van snelheid en het respecteren van de leveringstermijnen, alsook de rationalisering van de installaties en van het wagenpark zullen elk hun bijdrage leveren tot deze verbetering.

In 1989 werden ongeveer 50 goederen-koeren en 55 spooransluitingen gesloten. Op het einde van het jaar telde het wagenpark ongeveer 29.000 eenheden, wat neerkomt op een verminde-

ring met 1.900 in vergelijking met eind 1988; het uiteindelijk streefcijfer is vastgesteld op 27.000 eenheden. De gemiddelde lading van een wagen daarentegen neemt voortdurend toe : in 1989 bedroeg ze 39,3 ton, wat 0,2 % meer is dan het vorige jaar.

De eerste inspanningen die werden geleverd, werpen al vruchten af. De Interdelatrein, een aslijnexpres die België met de Rhônedelta verbindt in het kader van een aanbod met uiterst competitieve prijzen en contractueel gewaarborgde leveringstermijnen, beleeft een toenemend succes. In 1989 konden we er voor zorgen dat er wekelijks 5 vertrokken in de richting Noord-Zuid en drie in de omgekeerde richting. Die toename is des te belangrijker omdat deze trein een steeds hogere bezettingsgraad heeft.

Eind mei 1990 komen er bij Interdelta onder de naam Eurailcargo nog twee nieuwe rechtstreekse verbindingen:

- een trein België - Oostenrijk (en vice versa) met een contractueel gewaarborgde vervoerstermijn van 40 tot 48 uur in functie van de bediende regio.
- een trein België - Scandinavië.

In beide gevallen wordt de vervoertijd met ongeveer 24 uur verminderd.

Vanaf 29 januari zal ook het internationaal gecombineerd verkeer vernieuwd worden: een rechtstreekse trein tussen Rotterdam/Antwerpen en drie bestemmingen in Spanje: Madrid, Barcelona en Valencia. Bij de beëindiging (waarschijnlijk in september) van de aanpassingswerken aan het profiel van de tunnel "Botzelaer" op de Belgisch-Duitse grens, zal een rechtstreekse trein tussen Oostende/Zeebrugge/Antwerpen en Oostenrijk duidelijk sterkere vervoerstermijnen bieden.

# Het Klavertje-vier van de marketing

Hoe stemt de NMBS haar aanbod af op uw vraag? Dat is de job van de afdeling Marketing.

De Marketing maakt eigenlijk deel uit van het grotere geheel "Marketing - Verkoop". Hij werkt dan ook nauw samen met de andere afdelingen zoals Verkoop, die we in 1989 voorstelden, en Logistiek die elders in dit nummer aan bod komt.

De NMBS wenst haar internationaal vervoer uit te bouwen. Walter De Rijck, afdelingsleider Marketing, wil dit bereiken door een beter onderzoek van de markt en een verbetering van het aanbod. Deze doelstellingen worden uitvoerig beschreven in het plan STAR 21 (zie onze vorige uitgave).

## Denken en handelen

De Algemene Studiecel houdt zich bezig met de kostenberekening, het uitwerken van het statistisch apparaat en het bestuderen van de concurrentie. De informatie die aldus verzameld wordt, is uitermate belangrijk. Zij laat toe voorspellingen te maken over het volume van de trafiek op korte of langere termijn. De Algemene Studiecel neemt bovendien deel aan projecten van diverse Europese organisaties en de werkgroepen opgericht door de onderhavige spoorwegnetten. Zij houdt zich bezig met de organisatie van de afdeling en de coördinatie van de overige vier cellen.

Het eerste blaadje van het klavertje-vier legt zich toe op de constante verbetering en aanpassing van de produkten, zij het nieuwe of bestaande. Deze cel werkt rond vier activiteitsvelden:

marktonderzoek, organisatie van het vervoer, bepaling van de tarieven en harmonisering van de methodes voor de commercialisering. De cel is geografisch gestructureerd. Een deel van de medewerkers staat in voor Frankrijk, Spanje, Portugal, Zwitserland en Italië. Een ander deel richt zijn blik op Duitsland, Scandinavië, Groot-Brittannië, Nederland en Oost-Europa. Hier worden in nauwe samenwerking met de collega's van Transport de Eurailcargo-produkten ontwikkeld. Uiteindelijk staat deze cel in voor de opvolging van Interdelta en de continuïteit voor het geheel van de studies rond het Kanaaltunnel-project.

Cel nummer drie zorgt voor de promotie van het spoorwegaanbod. Dat doet ze ondermeer door publiciteit te maken, specifieke acties te organiseren en de verkoopsteams ruggesteun te geven.

De vierde cel draagt de verantwoordelijkheid voor de konkrete toepassing van Informatica et Telematica. Haar activiteit maakt een alsmaar snellere en betere service aan de klant mogelijk. Ze bestudeert, organiseert en begeleidt de plaatsing van PC in de onderscheiden diensten van de onderneming. Een van de kunststukjes waarop die cel naar



Verbetering en aanpassing van de produkten naar het Zuiden.  
Van links naar rechts: Judith Van Keer, Bernard Rousseau, Claude Hendrix



Verbetering en aanpassing van de produkten naar het Noorden en het Oosten. Van links naar rechts: Frans Govaert, Serge Godefroid, Gerrit Allard



Walter De Rijck: 'beter onderzoek van de markt en een verbetering van het aanbod'

Europese normen terecht fier mag zijn, is de uitwerking van de elektronische vrachtbrief (Docimel). Via aansluiting op een netwerk, worden de administratieve besommingen en de douaneverplichtingen tot een minimum beperkt. Het systeem bespaart alle betrokkenen een hele papierwinkel.

Ook RailEasy, dat onze lezers best kennen, is een geesteskind van de informaticacel. RailEasy verbetert de informatie naar de klant toe. Hij kan via de computer konstant en overal zijn ladingen volgen, wat een gevoel van zeker-

heid geeft. De NMBS is een voorloper op dit terrein: RailEasy was de eerste commerciële toepassing van dit type in Europa.

### Perspektieven

De afdeling Marketing is een bij uitstek op de toekomst gerichte dienst. We vroegen Walter De Rijck naar de belangrijkste perspectieven. Nimmer aflatende kwaliteitsverbetering is de voornaamste van zijn bekommernissen: "De spoorweg legt zich best toe op het

werkterrein waar hij de beste resultaten behaalt. Dat betekent op de lange afstand, aan hoge snelheid. Daarbij streven we een grote betrouwbaarheid na. De klant moet zeker zijn dat zijn vracht precies op tijd ter bestemming komt. Vooral het gewone verspreid verkeer vereist in dit kader intensieve acties. Het vertegenwoordigt immers 43 % van het internationaal goederenvervoer en moet dus verder op punt gesteld worden. Dit betekent evenwel niet dat we het konventioneel verkeer op een zijspoor zetten. Ook voor ons klassieke aanbod wordt geïnvesteerd in kwaliteitsverbetering.

De NMBS is klaar om naast het klassieke goederentransport voor de zware industrie, ook andere marktsegmenten aan te boren. De prijs van het spoorvervoer kan alvast een bezwaar vormen. Walter De Rijck: "Door een grondige sanering van ons wagenpark en van de vaste infrastructuur, slaagden we erin de kostprijs van ons produkt te drukken. Zonder negatieve effecten op ons aanbod. Integendeel, onze huidige aanpak getuigt van meer openheid en spitsvondigheid. Hij helpt ons de steeds scherper wordende vraag te beantwoorden".



Toepassing van Informatica.  
Van links naar rechts op de foto: Pierre Hannuise, Eric Toussaint.



Algemene studies.  
Van links naar rechts op de foto: Alex Jourquin, Jean Vangrambesen.

# Logistiek in ploegverband

De afdeling "logistiek" van het departement Marketing-Verkoop komt tegemoet aan heel wat behoeften van de cliënteel die in contact staat met de verkopers en de technische diensten van de NMBS.

**N**aast de medewerkers van de administratieve logistiek, die vervoersvergunningen afleveren of buitengewone transporten behandelen, telt de afdeling drie grote secties, die in het organisatieschema wel afzonderlijk vermeld staan, maar die als één ploeg werken om voor elk probleem de beste oplossing te vinden.

Logistiek wagens houdt zich bezig met het commercieel beheer van het NMBS-wagenpark. In de economische dossiers die hier worden voorbereid, staat welk materieel bij voorrang gebouwd of verbouwd moet worden en welke buitenlandse of particuliere wagens moeten worden gehuurd om welbepaalde transporten te verzorgen. De sectie verhuurt eigen wagens aan klanten, die deze dan exclusief mogen gebruiken (een duizendtal stuks rijden momenteel volgens dat stelsel). Verder onderhoudt ze het contact met de eigenaars van particuliere wagens.

Logistiek infrastructuur houdt zich bezig met de goederenstations, gereserveerde sporen en particuliere spoor-aansluitingen. Ze geeft b.v. advies over sluiting of heropening van bepaalde stations, over hun uitrusting en werking. Geval per geval gaat ze na waar nieuwe particuliere spoor-aansluitingen nodig zijn en zet ze aan tot investeren als een dergelijke infrastructuur werkelijk goede oplossingen kan bieden voor bestaande of beoogde transporten.

De pure logistiek is de optimale koppeling tussen de klanten en de NMBS-diensten.



*Van links naar rechts: André Lallemand (2131), André Lion (4466), Eric Reybrouck (4467), Rony Borghart (4524), Jan Reynvoet (3674), dienst logistiek; Jean-Henri Putman (2633): P-wagens en staangeld; André Robert (3646): bijzondere transporten; Etienne Verhoeven (3685): spoor-aansluitingen en stations; Roger Luyckx (2661): beheer van het wagenpark; Frans Devriendt (4469): meestergast.*

- Ze werkt voor de klant een specifiek produkt uit inzake terminals, eventueel wegtransport en alle ermee verbonden operaties, keuze en aanpassing van de wagens volgens de precieze behoeften, bepaling van de geschikteste omloop van het materieel.
- Ze zorgt voor het op gang komen van nieuwe transporten of van transporten die volgens een omgewerkt, productiever systeem verlopen. Zo is ze aanwezig bij het opstarten van de produkten "à la carte".
- Ze geeft de klanten raad over de beste laadwijze, het vastzetten van de goederen, de voorzorgsmaatregelen om de

goederen zo goed mogelijk te beveiligen enz.

De afdeling logistiek, onder het leadership van Rony Borghart, zal in mei e.k. de andere afdelingen van M & V vervoegen, op de zesde verdieping van de Shell Building, Ravensteinstraat 60 te 1000 Brussel.

De leden van dit speciale team beschikken elk over een rechtstreekse telefoonlijn. De eerste drie cijfers zijn 525. De vier volgende cijfers staan vermeld bij de naam en de foto van onze medewerkers.

# Nieuwe opmaak van de faktuur

Met het oog op een betere dienstverlening aan haar goederencliënteel - na voorafgaande raadplegingen en analyse van de adviezen - heeft de NMBS de organisatie van de fakturatie en de opmaak van de faktuur gemoderniseerd.

De reorganisatie houdt de creatie in van elf lokale centra (Leuven, Antwerpen DS, Kortrijk, Gent-Oost, Zeebrugge, Brussel-Zuid, Kinkempois, Gouvy, Libramont, Châtelet en Bergen) waar al de verrichtingen met betrekking tot de wagenladingsvervoeren behandeld worden en die voorheen in een tachtigtal boekhoudingsstations uitgevoerd waren.

Op haar beurt heeft de nieuwe opmaak van de faktuur tot doel de verschillende verrichtingen die aan de fakturatie onderworpen worden op een rationeler en coherenter manier te structureren.

Sinds 1 januari 1990 ontvangt elke klant "wagenladings":

- een eigenlijke faktuur/kredietnota, die de gegevens per grote activiteitssector en per BTW-kode samenvat;
- een tussendokument, dat per prestatie een lijn bevat;
- een gedetailleerde bijlage, die een overzicht geeft van de vervoerprestaties, die de NMBS heeft uitgevoerd.

In deze drie dokumenten worden de gegevens gerangschikt per grote activiteitssector, en aangeduid met een letter met volgende betekenis:

- A Internationaal verkeer bij aankomst
- B Internationaal verkeer bij vertrek
- C Binnenlands verkeer



E Remboursementen ten gunste van de klant

F Douaneverrichtingen

G Regelingen

H Staangeld

I RailEasy-verrichtingen

K Bijkomende verrichtingen

M Waarborgen in speciën

N Geïnformatiseerde ristorno's

Q Niet geïnformatiseerde ristorno's

R Diverse bedragen te betalen door de klant

S Diverse bedragen te betalen aan de klant

T Bedragen in vreemde munt

Y Annulering van de verwijlinteresten

Z Verwijlinteresten

Bijkomende inlichtingen kunnen steeds bekomen worden, hetzij in het boekhoudingscentrum vermeld in de faktuur, hetzij bij de commerciële vertegenwoordiger of door te bellen naar nummer 02/525 24 89 of 02/525 44 13.

# Stukgoeddienst: in de startblokken

Sedert twee jaar haalt de stukgoedsector van de NMBS geregeld de media. Het grote publiek heeft zijn aandacht vooral gericht op de sluiting van 11 van de 24 centra voor wegvervoer gedurende de zomer 1989, een maatregel die helemaal niet betekende dat de NMBS zich uit de markt terugtrok.

De collidienst had inderdaad problemen. De omvang van de sedert jaren aanhoudende negatieve cash flow enerzijds, de economische en sociale betrokkenheid anderzijds, plaatsten de NMBS voor een dilemma: de financiële aderlating een halt toeroepen door die activiteit gewoon stop te zetten of de werkgelegenheid en de dienstverlening aan een welbepaalde cliënteel behouden.

De NMBS besloot in dit marktsegment door te gaan en alle elementen van het systeem opnieuw door te lichten. Na een grondige analyse heeft de Raad van Beheer eind 1987 het behoud van de dienst bevestigd, mits het formeel bevel hem in de kortst mogelijke tijd te redden.

## Eerste maatregelen

Daartoe moesten de sectoren opnieuw gedefinieerd worden die we willen behouden en waarin we onze activiteiten willen ontwikkelen, moest het aanbod inzake kwaliteit en prijs worden bijgeschaafd in functie van de geviseerde deelmarkten en moesten de menselijke en materiële middelen worden aangepast voor de verwezenlijking van deze doelstellingen.

Tot de dringendste maatregelen behoorde het oprichten van een homogene groep voor beheer en besluitvorming. Hiervoor werden de commerciële en de

exploitatieafdeling onder één enkele leiding samengebracht en heeft het verkoopapparaat, dat in de centra voor wegvervoer is opgenomen, nu ook een plaats in de nieuwe organisatie gekregen. Eens de violen afgestemd was het mogelijk het hoofdprobleem aan te pakken: het wegwerken van het financiële onevenwicht, dat door een gedeelte van het verkeer werd veroorzaakt, vooral dan in het domein van de kleine pakjes, dat ongeveer een derde van de produktiemiddelen in beslag nam en maar 16 % van de ontvangsten opleverde.

## Tarieven en middelen worden aangepast

Tegenover de dumpingprijzen die door een bepaalde concurrentie werden

toegepast en die aanzienlijk lager waren dan de rentabiliteitsdrempel die de NMBS zich had gesteld, werden de prijzen van de verlieslatende verkeren begin 1988 verhoogd. Dit had tot doel een normaal marktpeil te bereiken en de gemaakte kosten redelijk te dekken.

Deze maatregelen brachten een verschuiving van het verkeer en een inkrimping van het aantal zendingen te weeg. Zo werd het mogelijk om in de loop van het jaar '88 de middelen aan personeel en materieel geleidelijk aan te passen. De ontvangsten bleven stabiel dankzij een opgedreven commerciële activiteit en de financiële toestand werd er heel wat beter op.

Nadat de verschuiving van het verkeer geleidelijk stilgevallen was, bleek midden 1989 het moment gunstig voor een



meer diepgaande, structurele reorganisatie die een basis vormt voor de beoogde verbetering van de kwaliteit van ons aanbod en voor een versterkte controle van de kostenstructuur.

De voornaamste feiten in die herstructurering waren de concentratie van het stukgoedverkeer in 13 centra in plaats van in 24 en de invoering van een nieuwe transportorganisatie om die centra in één nacht met elkaar te verbinden.

Deze stappen werden zo snel mogelijk gezet om gedaan te maken met de onzekerheid die zich bij de cliënteel en bij het personeel had ingenesteld.

Anderzijds moesten we over een vangnet beschikken om eventueel onvoorziene negatieve gevolgen op te vangen.

Onze excuses aan de klanten die ondanks alles door die hervorming toch nadeel zouden hebben ondervonden. En onze dank omdat ze ons hun vertrouwen zijn blijven schenken. Dat vertrouwen is trouwens niet misplaatst: twee jaar na de beslissing om de stukgoeddienst te behouden, is het aanvankelijk deficit met meer dan de helft verminderd en hebben we terzelfdertijd geïnvesteerd in een basisstructuur die ons toelaat de dienstverlening en de kosten onder controle te houden.

## Focus op kwaliteit

Momenteel brengen we de nodige middelen in stelling om de kwaliteit van de dienst aan de cliënteel af te ronden. Het park van het rollend materieel wordt gemoderniseerd. Wanneer dit artikel verschijnt, zijn 43 nieuwe vrachtwagens geleverd, nog 60 bijkomende besteld en ondertussen wordt de volgende order op punt gesteld.

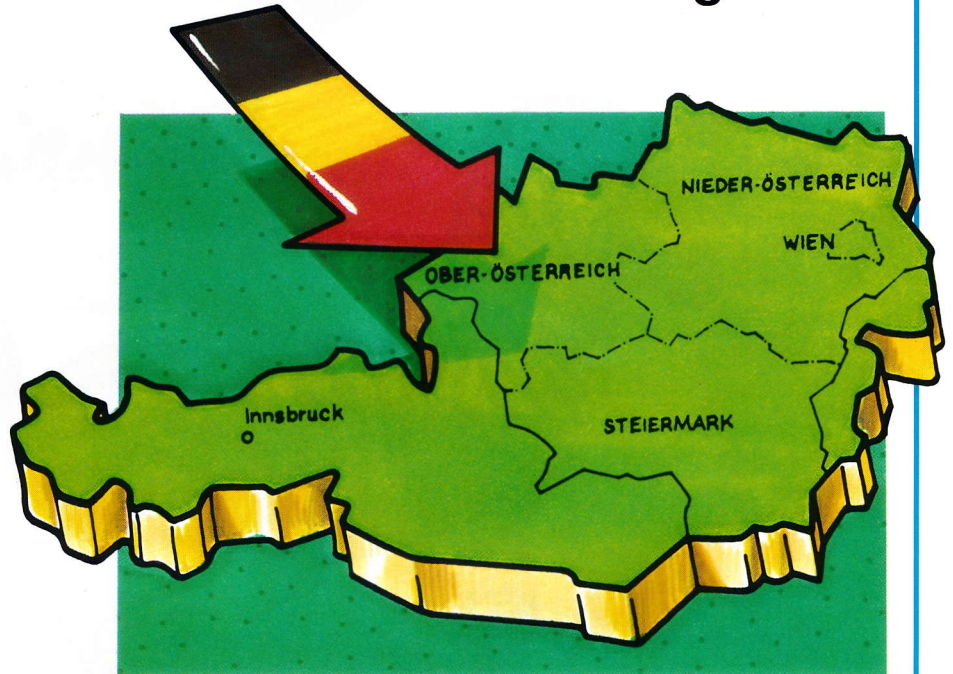
We passen op dit moment de communicatiemiddelen met de cliënteel aan, uitgaande van de nieuwe structuur van ons net van centra voor wegvervoer en van de toenemende nood aan rechtstreeks en persoonlijk contact. Elk centrum beschikt over een faxtoestel en waar nodig zullen de communicatiemiddelen worden verbeterd dankzij de omschakeling van het lokale telefoonnet.

Het systeem van fysieke en administratieve behandeling van de zendingen is in studie en bepaalde wijzigingen worden voorbereid.

De taak is dus nog helemaal niet af, een eerste fase werd afgesloten. Eerst kwam het noodzakelijkst: orde op zaken stellen. Momenteel zitten we in de startblokken. In het volgende nummer van dit tijdschrift valt het startschot.

# Benelux- Oostenrijk

## een nieuwe Eurailcargo



Op 28 mei e.k. maakt een nieuwe Eurailcargo zijn maidenrip. Een hele gebeurtenis, want alleen kwaliteitstreinen krijgen het label Eurailcargo.

**D**eze toptreinen moeten aan drie (strengere) basiscriteria voldoen:

- verbinding van economische zones ;
- concurrerende vervoersnelheid (geen oponthoud aan de grenzen, toegestane snelheid van 100 km/h) ;
- contractueel gewaarborgde leveringstermijn.

### Wat heeft onze nieuwste trein te bieden ?

Alvast het label Eurailcargo. In het volgende nummer van 'Spoornieuws' verneemt u ook zijn naam.

5 treinen per week in elke richting.

De vervoertijd bedraagt 40 tot 48 uur in functie van de bediende regio. Eenvoudig gezegd: "Laad vandaag de vracht en uw cliënt ontvangt hem overmorgen in de ochtend".

Alle dagen op hetzelfde uur: we werken met een vast leveringstijdstip, zodat we een uiterst fijn "just in time" programma kunnen volgen.

Alle goederen worden aangenomen voor zover ze (binnen de maximaal toelaatbare belasting) in wagens worden geladen die geschikt zijn om aan 100 km per uur te rijden. Ook containers zijn welkom en voor het vervoer van scheikundige producten door bepaalde streken volgen we een passend traject.

Bediende streken:

België wordt rechtstreeks verbonden met het oostelijk deel van Oostenrijk : Nieder -Österreich, Ober-Österreich, Steiermark en de streek van Wenen.



---

# 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

