



## EURAILCARGO: wat houdt het allemaal in?

---

### EURAILCARGO is internationaal goederenvervoer per spoor

- conventioneel: de goederen worden in wagens geladen;
- verspreid: de trein vervoert zendingen van diverse klanten die slechts een beperkt aantal wagens versturen;
- rechtstreeks: hij biedt dezelfde voordelen als een gesloten trein: hij gaat van zone van vertrek naar zone van bestemming zonder vormingsstations aan te doen;
- doelgericht: hij bedient belangrijke economische centra en rijdt op verbindingen waarvoor er een groot vervoerpotentieel bestaat;
- dienstverlenend: de prijs dekt alle prestaties en het vervoer beantwoordt perfect aan de vraag.

### EURAILCARGO is een label voor internationale kwaliteitstreinen

De belangrijkste "kwaliteits"normen zijn:

- regelmaat: dagelijks vertrek volgens een vaste dienstregeling, dagelijks aflevering ter bestemming op het tijdstip vermeld in het contract;
- snelheid: geen stops in vormingsstations of aan grenspunten en dus efficiënt rechtstreeks vervoer;
- betrouwbaarheid: leveringstermijn gewaarborgd in het contract; indien de spoorwegvervoerder de termijn niet respecteert heeft de klant recht op een vergoeding;

### EURAILCARGO: vervoer én volledige dienstverlening

- "plaats"bespreking is een waarborg voor de verzending van de goederen op de gewenste datum;
- geïndividualiseerde opvolging laat toe de gepaste maatregelen te treffen in geval van onregelmatigheden;
- informatie aan de klant is naast de opvolging van het vervoer mogelijk om de aankomst van een zending te melden of maatregelen te bespreken indien van het vervoerschema wordt afgeweken;
- globaal aanbod afgestemd op de vraag; dit omvat het vervoer en een volledig dienstenaanbod om de verzender te ontlasten;



- administratieve bijstand onder de vorm van software voor de EurailCargotreinen en voor EdiCargo. EdiCargo begeleidt de klant van bij de afgifte van de goederen tot bij de facturatie.

EURAILCARGO betekent voor de verzender “een betrouwbare programmering” en “een doeltreffende werkorganisatie voor en na het vervoer”.

## 6 EURAILCARGOTREINEN ten dienste van de Belgische economie

De **Interdelta** is een rechtstreekse verbinding tussen België en een zone van bestemming op de as Dijon - Lyon - Grenoble - Marseille. Deze trein rijdt elke werkdag. Bij vertrek op de avond van dag A worden de goederen aan de geadresseerden afgeleverd in de loop van dag C. Een Interdelta verlaat van dinsdag tot vrijdag dagelijks deze Franse zones.

De **Scaldo** rijdt elke dag van en naar Oostenrijk. De wagens die België op de eind van dag A verlaten komen 's anderendaags (dag B) om 18 uur toe in Wels en op dag C bij het ochtendgloren in Linz, Graz en Wenen.

De **Norlink** bedient Denemarken (Kopenhagen, Kolding, Arhus, Esbjerg, Fredericia, Glostrup), Zweden (Stockholm, Helsingborg, Göteborg, Malmö, Norrköping, Sundsvall) en Noorwegen (Oslo, Trondheim). De reis duurt 24 tot 60 uur voor de verste bestemmingen. Dagelijks vertrekken twee treinen vanuit België en komt er één toe uit Scandinavië.

De **Belvetic** stevent af op de grote Zwitserse centra (Basel, Zürich, Genève) en voert elke werkdag goederen in vanuit die streek. Hij doet minder dan 40 uur over de langste afstand.

De **Belalpia** heeft als targetzones Zuid-Duitsland (München, Rosenheim, Mühl-dorf) en het westen van Oostenrijk (Innsbruck, Villach, Klagenfurt, Salzburg). De goederen zijn uiterlijk een dertigtal uur na ontvangst ter bestemming.

De **Carad**, de jongste telg, rijdt dagelijks tussen de Belgische industrie en Nürnberg.



## Opleving van het spoor leidt tot resultaten

---

De evolutie van de **EURAILCARGO**-formules die de NMBS haar klanten in verspreid conventioneel vervoer aanbiedt, wordt gekenmerkt door een constante groei. Na de start van de Interdelta in 1986 zagen de spoorwegondernemingen de hoop die zij in het kwaliteitsaanbod stelden, bewaarheid in de cijfers.

Net als het intermodaal vervoer betekenen de treinen van zone tot zone met gewaarborgde leveringstermijn voor de operatoren van conventioneel spoorwegvervoer een aanzienlijke vooruitgang.

De opleving van het spoor heeft twee grote voordelen voor de operatoren: uitstekende kostenbeheersing en puik commerciële prestaties. Ook de klanten hebben er baat bij: het vervoer is scherp getimed en betrouwbaar; de opvolging van het vervoer is immers een belangrijk EurailCargo-pluspunt.

Recente statistieken die in detail zijn weergegeven in de tabel, vragen om wat verduidelijking. De cijfers geven een aantal interessante aanwijzingen:

1. bij de stijging 94/95 voor de EC's Belvetic en Belalpia dient rekening gehouden met het feit dat dit aanbod in 1994 slechts 7 maanden op de markt was;
2. tussen 93 en 94 steeg het verkeer van de EC's Scaldo, Norlink en Interdelta met 15%;
3. zonder de Franse stakingen van eind 95 zou het Interdeltaverkeer in beide richtingen -weliswaar licht- toegenomen zijn;
4. men kan ervan uitgaan dat in normale omstandigheden de globale jaarlijkse stijging voor de bestaande treinen 10 tot 15 % bedraagt.



Recente resultaten van de 5 eerste EurailCargo's  
(vervoerde bruto tonnenmaat)

	1993	1994	1994/1993	1995	1995/1994
Scaldo België-Oostenrijk	222.150	293.493	132%	347.600	118%
Scaldo Oostenrijk-België	204.476	301.220	147%	333.795	111%
Belvetic *		126.046	-	203.984	162%
Belalpia *		107.579	-	194.237	181%
Norlink België-Scandinavië	247.336	286.822	116%	356.625	124%
Norlink Scandinavië-België **	72.090	158.597	220%	163.523	103%
Interdelta België-Frankrijk	575.389	521.390	91%	480.647	92%
Interdelta Frankrijk-België	301.832	314.894	104%	271.031	86%
	1.623.273	2.110.041	130%	2.351.442	111%

\* 7 maanden in 1994

\*\* 7 maanden in 1993



## Met CARAD gaat de NMBS verder op het nieuwe spoor

---

CARAD is de jongste telg uit de EURAILCARGO - familie. Deze trein bedient voornamelijk het zuidoosten van Duitsland rondom Nüremberg. Zoals de andere EURAILCARGO-treinen is CARAD een rechtstreekse internationale kwaliteitstrein voor klanten met ieder enkele wagons. Vandaar trouwens het EURAILCARGO -label. Een belangrijk voordeel tussen de vele is ongetwijfeld de gegarandeerde leveringstermijn. Die wordt contractueel bepaald en laat dus een nauwgezette programmering van de leveringen toe aan het einde van de productieketen.

CARAD neemt ook goederenwagens mee voor Tsjechië. Dit vervoer valt niet onder het EURAILCARGO -label, maar biedt de Belgische vervoerders niettemin voordelen inzake snelheid en betrouwbaarheid.

De uitwisseling met de Duitse markt wordt gekenmerkt door een onevenwicht in de getransporteerde volumes. Er gaat gevoelig meer van België naar Duitsland dan omgekeerd. Een kwaliteitsproduct als CARAD geeft de spoorwegoperatoren de mogelijkheid een stabiele en maximale bezettingsgraad te bereiken in de twee richtingen.

Vóór de indienstneming die op 3 juni gebeurde, heeft CARAD al een tijdlang proef gereden op volle capaciteit. Verzendingen die tot dan toe op de klassieke manier gebeurden, werden volgens de EURAILCARGO -normen behandeld. De treinen die zo werden samengesteld, reden dag na dag met maximale ladingen en zonder variaties in prijs. Tot grote tevredenheid van de betrokken expediteurs.

CARAD vertegenwoordigt een sprong vooruit voor de kwaliteit van het "gewone" goederenverkeer. CARAD zet de lijn uit van een evolutie in het spoorwegaanbod naar een hoog en volgehouden kwaliteitsniveau.

CARAD is één onderdeel van de vernieuwingsstrategie van de NMBS. Verder omvat die het openen van multifunctionele goederenplatformen en de realisatie van een individuele opvolging van de verzendingen - en dat 24 op 24 uur, 7 dagen op 7. Voeg daar nog de administratieve assistentie van klanten bij en dan krijgen we een volledig beeld van een onderneming die op alle gebieden naar kwaliteit streeft. De vernieuwingen dienen alle één doel: gewapend zijn in de strijd tegen de concurrentie, zowel op als buiten de sporen.



## CARAD betekent meer kwaliteit voor "gewoon" vervoer

---

**CARAD**, de jongste Belgische EurailCargo-telg, rijdt richting Zuidoost-Duitsland: Nürnberg, Bamberg, Regensburg, Bayreuth, Plating, Augsburg.

De wagens vertrekken vanuit Charleroi, Gent, Brussel, Antwerpen en Luik en worden samengebracht in Montzen. Daar vertrekt elke nacht om 4 uur een volledige trein naar Nürnberg, vanwaar de wagens om 13 uur naar de verschillende eindbestemmingen verstuurd worden. Daar worden de goederen overeenkomstig de bepalingen van het contract afgeleverd.

De **CARAD** neemt ook wagens mee voor Tsjechië. Dit aanvullend vervoer gebeurt niet onder Eurailcargo-label. Toch biedt het de Belgische verzenders ontegenzeggelijke voordelen inzake snelheid en betrouwbaarheid.

Het vervoervolume van en naar Duitsland is verschillend: er gaan meer goederen van België naar Duitsland dan omgekeerd. De spoorwegvervoerders hopen met een kwaliteitsproduct als de **CARAD** het evenwicht te herstellen en in beide richtingen met maximale ladingen te kunnen werken.

Toen de commerciële dienst op 3 juni inging, had de **CARAD** reeds een inrijpe-riode met volledige ladingen achter de rug.

Zendingen die normaal in het gewone regime werden vervoerd, werden tot grote tevredenheid van alle verzenders zonder meerprijs volgens de EURAILCARGOVOORwaarden vervoerd.

Dit betekent een kwaliteitsverschil t.o.v. het "gewone" vervoer. Het is een aanwijzing voor een mogelijke algemene kwaliteitsverhoging van het spoorwegaanbod. Andere "gewone" verbindingen die vandaag de dag het label nog niet kregen omdat ze niet aan alle kwaliteitsnormen voldoen, kunnen in dezelfde richting evolueren.