

# *NMBS - Antwerpse havengebruikers: een partnership*



# SpoorenHaven

## WEDERZIJD'S BELANG

In de concurrentie tussen de Europese havens, is de aanwezigheid van degelijke spoorinfrastructuur en van een dynamische spooronderneming van doorslaggevend belang.

*Antwerpen scoort op dit terrein zeer hoog. Zij is de eerste Europese spoorweghaven, zonet de koploper in de wereld. Anderzijds ligt het Antwerpse aandeel (maritiem en industrieel) van het goederenverkeer per trein dat door B-CARGO wordt verzorgd bijzonder hoog. Beide partners kunnen elkaar niet missen. Dit dossier schetst een profiel van B-CARGO. Het biedt bovendien praktisch bruikbare informatie. Maar eerst verzamelen we ter inleiding en ter situering enkele indicatoren.*

*Meer dan 14.000 hectaren: dat is de oppervlakte van het gebied, bestreken door de Antwerpse haven en de er gevestigde industrie. Met ruim 12 miljoen vierkante meter opslagruimte is de haven de grootste opslagplaats van Europa. Naast opslag en distributie, trekt vooral de ontwikkeling van de vervoer- en overslagfunctie de aandacht. Tussen 1981 en 1991 verdubbelde het aantal behandelde containers tót 1,8 miljoen TEU. Het geladen en gelost stukgoed groeide in tien jaar van 31,1 tót 45,4 miljoen ton. Het roll on/roll off-verkeer nam in dezelfde periode toe van 1,7 miljoen tót 2,9 miljoen ton.*

*Zowat 300 regelmatige scheepvaartlijnen met ongeveer 14.000 afvaarten per jaar doen Antwerpen aan. Onder hen 24 nieuwelingen die in 1991 een andere Europese haven ruilden voor de haven aan de Schelde. Afgezien van het kwaliteitswerk en de uitstekende service, bepalen natuurlijk de gunstige geografische ligging (100 miljoen consumenten binnen een straal van 350 km) en het dichte verkeersnet*



van auto-, water- en spoorwegen het succès. Meer dan elders is de spoorweg hier een steunpilaar voor expéditeurs, goederenbehandelaars en producenten.

#### **KWALITEIT LOONT**

Het spoorwegnet in het havengebied is 852 kilometer lang. Op elke aanlegkade liggen twee tót vijf sporen en aile magazijnen, loodsen en industrieën zijn vlot bereikbaar voor de trein. Antwerpen is het eindpunt van twaalf internationale spoorverbindingen. Elke dag vertrekken er om en bij de 140 geladen goederentreinen en komen er nog eens een 120 aan. Dagelijks worden 2.000 tót 2.400 spoorwagens geladen en 1.000 of meer gelost. Op jaarbasis bedraagt het aantal geladen wagens bij aankomst en

vertrek 700.000 (waarvan ongeveer de helft in gesloten treinen, zie verder).

Misschien doet de cijferdans u wat duizelen, maar de gegevens liegen niet. Ze zijn te boeiend en te revelerend om ze niet te citeren. Van de ruim 100 miljoen ton in de haven behandelde goederen (1991), vervoerde B-CARGO 18,7 miljoen ton. Dat stemt overeen met 29 % van het totale goederenvervoer op het Belgische spoorwegnet (dat 67,5 miljoen ton bedroeg). Als we daar het transport voor de industriële bedrijven bijtellen, nagenoeg 9,3 miljoen ton in 1991, blijkt dat Antwerpen maar liefst 43,4 % van het Belgische spoorvervoer voor haar rekening neemt. En of dat kan tellen ...



# Produkten VOORELKWATWILS

In grote trekken bestaat het aanbod van **B-CARGO** uit drie soorten produkten: gesloten of volledige treinen, gespreid vervoer en intermodaal of gecombineerd vervoer. Wij stellen de verschillende formules beknopt voor.

## **GESLOTEN OF VOLLEDIGE TREINEN**

De spoortechniek is in de eerste plaats geschikt of rendabel (zowel vanuit het standpunt van de verlader als van **B-CARGO**) voor het vervoer van grote volumes of zware ladingen. Vrachten van 1.000 tót 1.500 ton vaste en vloeibare bulkgoederen, 300 auto's, enkele honderden stalen balken of grote hoeveelheden afgewerkte of half-afgewerkte goederen met hetzelfde vertrek- en eindpunt, Vanaf zendingen van ongeveer 800 ton worden voor dit type trafiek nationaal en internatio-

maal gesloten treinen ingelegd, op maat van de klant. In functie van de bestemmingen en de aard van de goederen, bepalen de opdrachtgever en **B-CARGO** het meest rationele vervoerplan. Nationaal, in de vorm van een rit van punt A naar punt B, is dit opzet vrij eenvoudig. Voor grensoverschrijdende vervoeren zijn de zaken iets ingewikkelder, doch vlot te organiseren. Hier komt het er op aan rekening te houden met de mogelijkheden van de andere spoorbedrijven die zullen gebruikt worden.



### *Just-in-time*

Voordeel van de gesloten trein is dat hij kan ingepast worden in de productielijnen van de verlader en van de geadresseerde. De vervoertermijnen zijn exact bepaald in het vervoerplan, waardoor de trein integraal deel kan uitmaken van de produktieketen. Hij is perfect in staat just-in-time te leveren of vracht op te halen, langs beide zijden van de vervoersketting. De autoassemblagebedrijven bij voorbeeld vervoeren om die reden zowel binnenkomende onderdelen als vertrekkende afgewerkte produkten per trein.

Verladers van bulkprodukten die over geïntegreerde installaties beschikken, zijn anderzijds in staat puik staaltjes lossen en laden te laten zien. Het laden van een spoorwagen van 55 of 60 ton, neemt in dat geval amper enkele seconden in beslag. Een volledige trein van om en bij de 1.200 ton staat klaar op slechts één uur tijd. Sommige firma's installeerden een transportband voor rechtstreekse overslag van schip naar trein en omgekeerd, wat, hoeft het gezegd, de efficiëntie van de operaties fel verbetert.

In principe is een opgesteld vervoerprogramma vast, maar de regelmaat kan eventueel versoepeld worden. Zo zijn er, na overleg en indien voldoende tractiematerieel kan vrijgemaakt worden, facultatieve treinen mogelijk.

Klassiek voorbeeld van regelmatig vervoer met volledige treinen is het suikertransport vanuit een Belgische raffinaderij naar de haven. In het seizoen doet de trein per 24 uur een volledige omloop. Hij wordt beladen in de voormiddag in de raffinaderij, komt 's namiddags aan op de terminal, wordt gelost en vertrekt 's nachts terug naar het beginpunt om een nieuwe vracht van 1.200 ton te laden. De kolentransporten met treinen van

zowat 1.200 ton netto vanuit de haven naar de elektriciteitscentrales of de cokesfabrieken en de ertstreinen naar de staalfabrieken horen eveneens thuis in deze lijst.

### *Facultatieve treinen*

Niet alles is regelmaat, dus rijden er ook niet-geprogrammeerde of "facultatieve" gesloten treinen. Een schip wordt bij voorbeeld verwacht met een lading van 5.000 ton koper voor Frankrijk. De expediteur doet een beroep op B-CARGO voor het transport te land. Hij heeft vooraf afspraken gemaakt. Van zodra het schip in Vlissingen gesignaleerd wordt en er zekerheid bestaat over de aankomst, verwittigt de expediteur B-CARGO, die volgens plan in actie schiet. Inmiddels was al uitgemaakt hoe de verschillende treinen om de 5.000 ton op hun eindbestemming te krijgen, best worden samengesteld in het voordeel van de opdrachtgever. In samenspraak met de SNCF werd tevens uitgevist welk uurschema kan worden gevolgd en hoeveel treinen per dag kunnen vertrekken.

In de meeste van dit soort gevallen kan gebruik gemaakt worden van bestaande dienstregelingen voor facultatieve treinen. Is de aankomst van het schip en de belading van de trein niet te voorzien, dan wordt een speciale trein ingelegd, waarvoor de dienstregeling pas wordt opgesteld als hij geladen is.

Voor vervoer van grote hoeveelheden is de gesloten trein dus het vervoermiddel bij uitstek. Marktontwikkelingen leiden echter tót een groeiend relatief belang van de zendingen van kleinere omvang. Dit "gespreid" vervoer, waarbij de zendingen onvoldoende groot zijn om er exclusief tractiemiddelen voor in te zetten, vergt een toenemende aandacht.

Gespreid spoorvervoer is voor de veriader en voor **B-CARGO** meestal slechts rendabel op lange afstand, dus per definitie in internationaal verkeer.

## GESPRED CONVENTIONEEL VERVOER

Het spoorwegbedrijf zegt in deze heftig concurrentiële markt te willen groeien door de klant snel en betrouwbaar vervoer aan te bieden tegen een voordelige prijs. De speerpunten van deze aanpak zijn de zogenoemde Eurailcargo-treinen. Eurailcargo is een vervoerconcept dat betrouwbaarheid (gewaarborgd tijdstip van levering, iedere dag op hetzelfde uur), regelmaat (vertrek elke werkdag) en snelheid (geen rangeringen onderweg en geen stilstand aan de grenzen) concretiseert. Slechts de verbindingen die aan de meest strikte eisen terzake voldoen, mogen het kwaliteitslabel Eurailcargo voeren. De zendingen die in de Eurailcargo-verbindingen lopen, worden centraal gevolgd. Om van de treinen gebruik te maken volstaat een korte vermelding in de vrachtbrief. In het Eurailcargo-contract staat - niet onbelangrijk voor just-in-time programma's - de dag van aankomst en het uiterste afleveringsuur vermeld. Indien het engagement tegen de normale gang van zaken in niet wordt vervuld, dan betaalt de spoorweg automatisch 10 % van de vervoerprijs terug.

### *In aile windrichtingen*

Momenteel zijn er vier verbindingen, als het ware in aile windrichtingen. De *Interdelta* verbindt Antwerpen rechtstreeks met Zuidoost-Frankrijk. Op het einde van de namiddag van dag A worden de zendingen bij de veriader opgehaald, om in de voormiddag van dag C bij de geadresseerde te worden afgeleverd. Steeds volgens dezelfde dienstregeling vertrekt *Interdelta* elke werkdag (maandag töt vrijdag), ook in de vakantieperiodes, richting Frankrijk. Vanuit de andere richting keert hij van dinsdag töt vrijdag terug naar België.

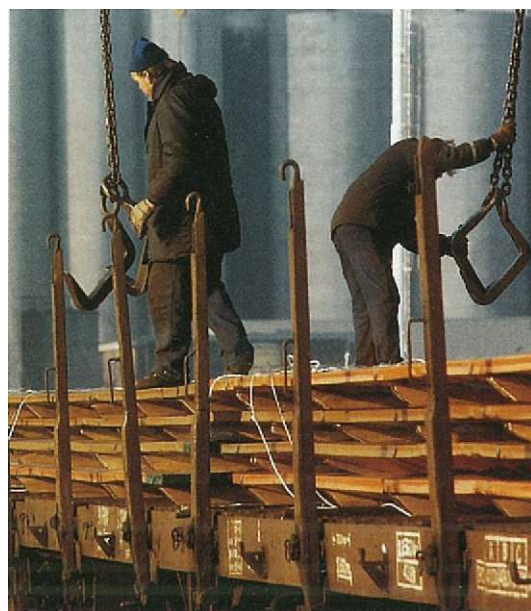
De *Norlink* verbindt volgens dezelfde principes België met Scandinavië, vijf

keer per week. De transporttijd tussen veriader en geadresseerde bedraagt maximum twee dagen (Denemarken), drie dagen (Zuid- en Centraal-Zweden en de streek rond Oslo in Noorwegen) töt vier dagen (de rest van Zweden en Noorwegen). Deze rechtstreekse trein pikt zowel conventioneel als intermodaal vervoer op.

De *Scaldo* zorgt voor een directe verbinding in ten hoogste 48 uur met de oostelijke helft van Oostenrijk.

De *Cargo Bayern* tenslotte rijdt op vier zones in Zuid-Duitsland (Rhein-Neckar-Saar, Stuttgart, München en Franken). Ook de *Cargo Bayern* doet er maximum 48 uur over om zijn eindbestemming te bereiken. Dat is een tijdswinst van 24 uur, in vergelijking met de oude reistijden.

Een Eurailcargo-verbinding naar Zuidwest-Frankrijk wordt ontwikkeld, net zoals Italië met deze formule bereikbaar moet worden (door aanpassing en verlenging van de *Porta d'Italia-express*).





## GECOMBINEERD VERVOER

Het concept is even eenvoudig als geniaal: ladingen worden in containers of laadkisten naar een speciaal uitgeruste terminal gebracht door vrachtwagens. Vandaar worden ze op treinen geplaatst (in sommige gevallen gaat de gehele vrachtwagen de trein op) die snel en op lange afstand over de hoofden vervoert. In de terminal van bestemming neemt de flexibele vrachtwagen weer over om het eindvervoer te verzorgen.

Het intermodaal vervoer groeide de jongste jaren gemiddeld met 10 tôt

15 % in het containerverkeer en met 25 tôt 30 % in de fer routage of het spoor/wegverkeer. Een aantal staten en de Europese Commissie stimuleren dit type verkeer als een economisch verantwoord alternatief voor de gevallen waarin het wegverkeer ecologisch te belastend is. Mede daarom en omwille van de verzadiging van het wegennet voorspellen een aantal deskundigen dat het gecombineerd vervoer tegen het jaar 2010 wel eens zou kunnen verdriedubbelen. De Europese economische integratie in West en Oost en de groei die deze met zich meebrengt zijn niet vreemd aan deze vooruitzichten.

Het intermodaal of gecombineerd vervoer lijkt het belangrijkste groeiterrein te worden in het spoorverkeer, omdat het de sterke punten van het wegvervoer koppelt aan die van het spoor.

### *Investeren in capaciteitsverhoging*

Momenteel bestaan er over het gehele land 12 terminais voor gecombineerd vervoer. Antwerpen neemt ook hier de kop met 61 % van het totale Belgische containervervoer. Van de ferroutage wordt 60 % behandeld door Antwerpen-Schijnpoort. Rechtstreekse treinen verbinden de terminais met de voornaamste economische zones. Er wordt gewerkt aan de verbetering van de grote verkeersassen, aan de aansluiting van weg op spoor in de terminais en aan capaciteitsverhoging om de verwachte toename op te vangen.

Voor de ladingen worden drie-assige opleggers, ISO-containers en laadkisten in klassieke, tank- of tremeluitvoering enz. gebruikt. Deze sector is er bij uitstek één van samenwerking tussen B-CARGO en andere bedrijven (privaat of met NMBS-participatie) die in het domein van de organisatie van gecombineerd vervoer actief zijn.

B-CARGO legt verder snelle rechtstreekse treinen voor intermodaal vervoer in naar de belangrijkste economische regio's. Zo vertrekken in Antwerpen dagelijks treinen naar Italië, Zwitserland, Spanje, Oostenrijk, Frankrijk en Duitsland of komen ze aan vanuit de geciteerde landen. De NMBS verhoogde met het oog op de toekomst haar participatie in ondernemingen voor intermodaal vervoer zoals Interferry en TRW.

### *RAILEASY*

De elektronica deed ook haar intrede in de begeleiding, de logistieke ondersteuning, van het spoorvervoer. Vertrekkend van het internationaal

netwerk HERMES, dat gegevens uitwisselt tussen de spoorwegbedrijven, commercialiseert B-CARGO onder de naam Raileasy de lokalisatie van wagens.

Mits gebruik van een password kunnen klanten hun computerterminals rechtstreeks aansluiten op de centrale NMBS-computer waarin voortdurend, in reële tijd, de bewegingen van aile wagens worden bijgehouden. Waar bevindt de spoorwagen zich? Is hij de grens al over? Wanneer wordt de aankomst verwacht? Vertrek en aankomst in een buitenlands station kunnen rechtstreeks worden doorgeleid.

### *ELEKTRONISCHE VRACHTBRIEF*

De elektronische vrachtbrief zal nationale en internationale vrachtbrieven vervangen en geldig zijn voor aile soorten transport. Men mag spreken over een revolutie in de begeleiding van het vrachtvervoer, die de commerciële contacten tussen de opdrachtgever en de vervoerder sterk zal vereenvoudigen. Door de verlichting van de administratie komt meer tijd vrij voor klantenbegeleiding en kwalitatieve uitbouw van op maat gesneden vervoer programma's.

Samen met SEAGHA werkt de NMBS aan een project om het elektronisch circuit in de haven zelf te verbeteren.





THESE TRAINS ARE  
USED FOR THE  
TRANSPORT OF  
CARGO AND  
PASSENGERS

# Materieel

## IN CONSTANTE BEWEGING

Rationalisatie, ombouw van bestaande types en aankopen van nieuw materieel zijn hiertoe de instrumenten

De NMBS werkt sinds enkele jaren aan de aanpassing van haar wagenpark aan de marktbehoeften en aan de noden van de cliënteel.

Het vrachtvervoer van en naar Antwerpen gebeurt in Belgische netwagens en zogenaamde P-wagens. De P-wagens worden ter beschikking gesteld door private verhuurders. Daarnaast ontvangt de haven traditioneel grote aantallen wagens van andere spoorwegnetten, die in een aantal gevallen ook een terugvracht kunnen meenemen naar het land van herkomst. De NMBS gebruikt ongeveer 27.000 eigen wagens van de meest verscheiden types. Op tien jaar tijd werd het eigen wagenpark met ruim 30 % ingekrompen. Daar staat echter tegenover dat de gemiddelde nuttige last over dezelfde periode steeg van 35 tót 42,5 ton, zodat de totale capaciteit niet in gelijke mate daalde. Modernisering en betere organisatie leidden bovendien tót efficiëntere benutting.

### WAGENTYPES

In totaal biedt de NMBS ongeveer 30 verschillende wagentypes aan. De meest courante wagens die ze in Antwerpen inzet, behoren tót de volgende hoofdtypen:

- E-wagens doen dienst voor het vervoer van schroot, steenkool enz. en worden geladen en gelost met behulp van kranen.

- F-wagens zijn open wagens voor bulkgoederen zoals erts, steenkool, cokes, grind enz. Zij hebben een handbediend of halfautomatisch lossysteem.

- H-wagens zijn gesloten wagens met schuifdeuren, vooral geschikt voor gepalettiseerde goederen.

- K- en R-wagens zijn platte wagens met rongen en verklapbare kop- en zijschotten. Zij vervoeren onder meer lange staalprodukten, pakken hout, machines, voertuigen enz.

- S-wagens zijn spéciale platte wagens, die naargelang van de uitvoering gebruikt worden voor containervervoer, bomen, rollen plaatstaal.

- T-wagens bieden de goederen bescherming tegen de weersomstandigheden. Het dak wordt geopend voor het lossen en het laden. Er worden pakken plaatstaal, of in andere versies, kalk en meststoffen op geladen.

Het gamma omvat twee-assige en vier-assige wagens, sommige met een draagvermogen van 22,5 ton per as (regime D). Zowel de haven als de grote transitsporen naar de buurlanden zijn uitgerust voor deze lasten. Op andere verbindingen blijft de toegelaten last per as soms beperkt tót 20 ton. Het is de bedoeling dat de toegelaten last per as in Europees verband stelselmatig wordt opgetrokken tót 22,5 ton (en later tót 25 ton). Een vier-assige wagen van het nieuwe type, kan bij voorbeeld een nuttige last van 65 ton dragen.

## OMBOUWEN VOLGENS BEHOEFTE

Geregeld worden bestaande wagentypes omgebouwd opdat ze zouden blijven beantwoorden aan de markteisen en om afgestemd te zijn op wijzigingen in de behandelingstechnieken. Een modernisering van nog degelijk materieel, die geen al te ingrijpende wijzigingen vergt, levert evenwaardige resultaten op als nieuwbouw, maar dan wel tegen een fractie van de kost.

Ze laat ook specialisering volgens behoefte toe, op vraag van de klant, die zijn goederen in de beste omstandigheden wenst te vervoeren. Of nog, op suggestie van de B-CARGO marketingmensen die trends ontdekken of op vraag van het Centraal Verdeelbureau van de NMBS, wanneer dit aanhoudende tekorten aan bepaalde types vaststelt.

Maar ook voorstellen voor verbetering van het gebruikscomfort vanwege de klant zelf worden ernstig onderzocht.

Waar haar eigen wagenpark niet volstaat, huurt de NMBS wagens om onverwachte opdrachten uit te voeren of aan een plots gestegen vraag te voldoen. Omgekeerd verhuurt het spoorwegbedrijf even goed materieel aan klanten die een spéciale toepassing op het oog hebben.

## SPREKENDE CIJFERS

Bekijken we het spoorvervoer cijfermatig nog eens vanuit een andere invalshoek. In 1991 vertrokken vanuit de Antwerpse haven en industrie 20,7 miljoen ton goederen per trein naar het hinterland (waarvan 73,4 % maritiem vervoer). De stroom bij vertrek bestond vooral uit ijzererts (7,8 miljoen ton), steenkool (5,4 miljoen ton) en containers (1,4 miljoen ton). Ruim de helft van de binnenkomende goederen (10,9 miljoen ton) was voor België zelf bestemd (93 % erts en steenkool). Tweede land van bestemming was Luxemburg (3 miljoen ton, erts en petroleumprodukten). Verderop volgden Zwitserland (1,6 miljoen ton, voornamelijk lichte petroleumprodukten) en Duitsland (1,5 miljoen ton).

Het aankomende spoorverkeer was goed voor 7,3 miljoen ton (waarvan 48 % bestemd voor maritiem vervoer). Wat goederensoorten betreft, kwamen afgevoerde ijzer- en staalprodukten op kop (2,4 miljoen ton), gevolgd door landbouwprodukten (1,4 miljoen ton). Ook containers (2,2 miljoen ton) zijn zeer belangrijk. Iets meer dan een vierde van de aangevoerde tonnage, 2 miljoen ton, komt uit België. Vanuit Frankrijk wordt 2,3 miljoen ton aangevoerd. Duitsland (1,1 miljoen ton) en Luxemburg (0,45 miljoen ton) zijn ook vermeldenswaard.



# Tarieven

## DE MARKTPRIJS ALS LEIDRAAD

**B-CARGO** is een bedrijf binnen de NMBS met een commerciële opdracht in het domein van het vrachtvervoer. Daarom levert de onderneming een degelijk vervoerprodukt tegen een marktprijs die een normale bedrijfs-winst moet opbrengen.

mer (wat niet moet, maar kan als het vervoer tegen gewone tariefprijs gebeurt). Voordeel van een klanten-nummer is dat de NMBS-trafiek vlot kan worden opgevolgd, precies omwille van de "bekendheid" van de klant en zijn vervoer.

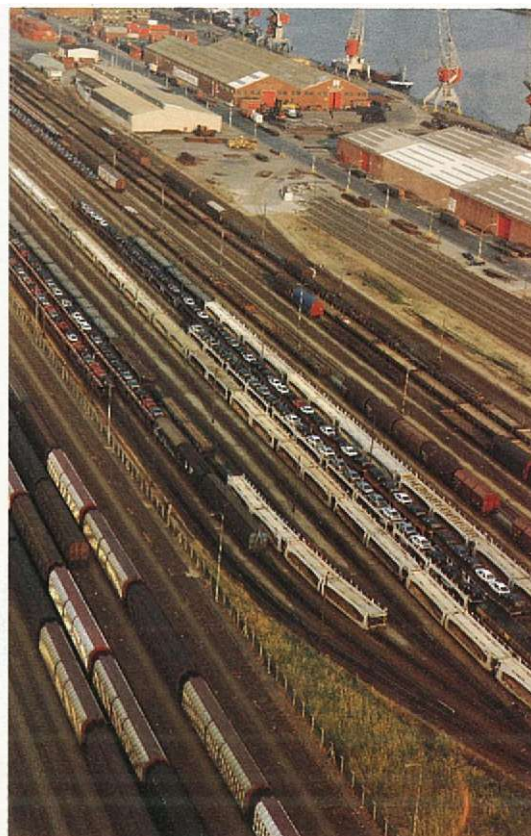
De prijzen voor het binnenlands vervoer worden opgesteld op basis van de reële kostprijs en van de marktomstandigheden.

### *BINNENLAND*

Na de prijsaanvraag, ontvangt de klant snel de tarieven die van toepassing zijn op het soort vervoer dat hij vraagt, zodat hij een beslissing kan nemen. Wanneer er een belangrijk potentieel aanwezig is voor grotere partijen (eenmalig of op jaarbasis), kan de verzender contact opnemen met **B-CARGO** om een bijzondere overeenkomst uit te werken. Indien dergelijke overeenkomst tót stand komt, is ze geldig voor een jaar. In dit geval krijgt de klant ook een klantenum-

### *INTERNATIONALE OVEREENKOMSTEN*

Hetzelfde geldt voor overeenkomsten in internationaal vervoer, waarbij **B-CARGO** met andere betrokken spoorbedrijven snel overlegt over een offerte. Vroeger verschilden de tarieven voor het spoorvervoer sterk van land tót land en was het voor de commerciële diensten niet zo gemakkelijk om binnen een redelijke termijn een aanvaardbare prijs vast te stellen. Om dat stelsel te vereenvoudigen, werden met alle Europese landen, op een paar uitzonderingen na, afspraken gemaakt



over het prijzenpeil en de administratieve en financiële afhandeling van het vervoer. Een direct internationaal tariefsysteem biedt prijzen van vertrek tót aankomst en doet dienst als basisinstrument.

### *IN DE H AVEN*

De verkopers van B-CARGO laten natuurlijk ruimte voor overleg met de klanten op grond van bepaalde criteria. In havens die zoals Antwerpen veel trafiek genereren, worden spéciale prijzen gehanteerd voor verkeer binnen de haven. Deze worden geval per geval bekeken. Het gaat meer bepaald om de overbrengingsvergoeding voor verplaatsing van spoorwagens zonder dat er aan de lading iets verandert of om specifieke haventransporten (waarvoor dan ook bijzondere overeenkomsten kunnen worden besproken).

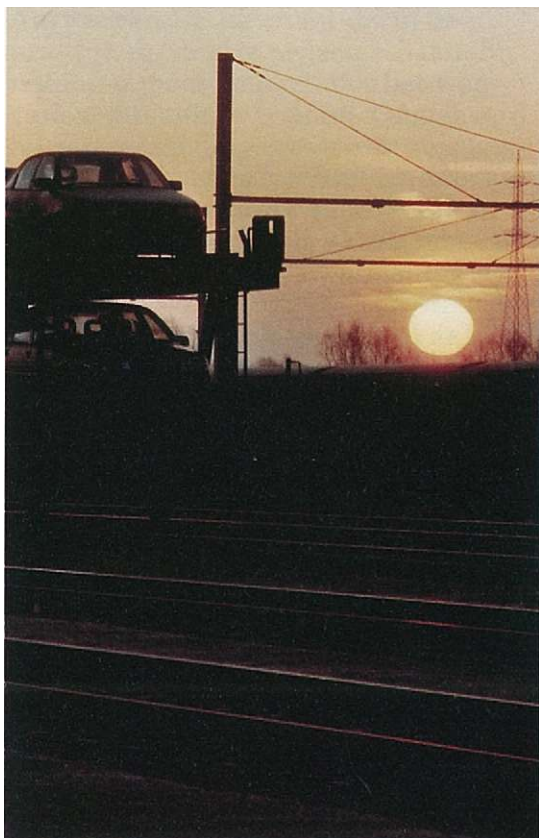
### *STAANGELD EN BERGINGSRECHT*

In de Antwerpse haven beschikken de afzender of de geadresseerde over een termijn van 10 uur voor het lossen of laden van wagens. Wordt deze overschreden, dan dient staangeld betaald te worden.

Om rekening te houden met de bijzondere kenmerken van de aan- en afvoer door zeeschepen werd in het havenverkeer de formule van het bergingsrecht geïntroduceerd.

De afzender vraagt het bergingsrecht aan in de vrachtbrief, voor de aanvang van het vervoer, Aanvraag en betaling van het recht verlenen de laad- en lostermijn met - in de meeste gevallen - 72 uur.

Het bergingsrecht kan dus beschouwd worden als een soort verzekeringspremie die de klant betaalt om zich op zijn minst gedeeltelijk in te dekken tegen het risico op vertraging van de zeeschepen.



## Verkoopsteam **VINGER AAN DE POLS**

Het Antwerpse **B-CARGO**-team helpt de individuele onderneming of verlader zijn concrete vervoerbehoefte te omschrijven. Op grond daarvan organiseert het een op de noden afgestemd transport.

Het Antwerpse **B-CARGO**-team staat ter beschikking van actuele en potentiële klanten. De afdeling bepaalt de prijs van het vervoer in kwestie, in samenwerking met de centrale diensten. Zij zoekt uit welke middelen dienen ingezet inzake rollend materieel, los- of laadinstallaties, terminais, stations bij vertrek en aankomst, om de best haalbare vervoertermijn te realiseren. In dit proces treedt **B-CARGO** telkens adviserend op en doet het aanbiedingen om het vervoer in correcte omstandigheden te laten verlopen.

Van de afdeling maakt ook een ploeg gespecialiseerde verkopers deel uit, die elk het produktengamma onder de knie hebben. Zij houden dagelijks de vinger aan de pois van de klant en sporen de behoeften op. De verkopers leiden nieuwe transporten in en doen de nazorg van de lopende. Zo waken ze over het goede verloop en brengen ze eventueel verbeteringen aan in overleg met de klant.

Deze équipée organiseert uiteraard niet volledig zelf alle transporten in het immense en razend drukke havengebied. Daarom treden een hele rist firma's op als tussenpersonen tussen het spoorbedrijf en de verlader. Deze bedrijven bieden prijzen aan, organiseren en optimaliseren het vervoer.

Binnen de NMBS-groep zijn dit Interferry, Euratral en Depaire. Interferry spitst zich toe op het gecombineerd vervoer. Depaire en Euratral zijn vooral bedrijvig in het conventioneel spoorvervoer. Euratral is gespecialiseerd in logistieke prestaties met betrekking tot het spoorvervoer.

Daarenboven bestaat er een intense samenwerking met de andere expéditeurs en organisatoren van vervoer,

### **B-CARGO ANTWERPEN**

Adres:

De Keyserlei 58-60 bus 19  
Century Center  
2018 Antwerpen 1

L. Mullié, afdelingschef,  
J. Vanderheyden, adjunct afdelingschef  
M. Dhaese, J. François en  
E. Seberecht, prospecteerdere

Telefoon:

Tariefbureau: 03/233.02.68  
Rechtstreekse Verkoop: 03/233.23.17  
Onrechtstreekse Verkoop: 03/233.23.25  
Telefax: 03/231.06.58  
Telex: Railca 31 814

waaraan de Antwerpse haven zo rijk is. In dit verband verdient in het bijzonder de NV Railtrans vermelding. De organisatie werd in 1971 opgericht door Antwerpse expéditeurs. Zij is actief in het gecombineerd en het conventioneel vervoer. Railtrans groepeerde het vervoeraanbod van haar leden om voor een belangrijk vervoerpakket als woordvoerster ten overstaan van **B-CARGO** op te treden. Deze manier van werken bleek meer bepaald succesvol voor het vervoer van staalprodukten naar Duitsland en Frankrijk.

# Produktiediensten

## SOEPELE PLANNING

Antwerpen-DS bestaat uit zeven divisies met aan het hoofd een Adjunct-stationschef. De divisies zijn op hun beurt onderverdeeld in één of meer secties onder leiding van een Onderstationschef. Het zijn deze secties die voor de praktische afhandeling van het transport het dichtst bij de klant staan. Zij bedienen de kaaien of de bedrijven vanuit een sporenbundel, rangeren of vormen treinen.

Ailes wat van en naar een kaai of bedrijf komt of gaat, loopt langs Antwerpen-DS, dat elke dag weer de grote puzzel samenstelt. Vanzelfsprekend bestaat daarvoor een basisplanning, maar gezien de aard van de havenbedrijvigheid en haar onvoorspelbaarheid, zal deze telkens opnieuw flexibel aangepast worden aan het binnenkomende en uitgaande verkeer. Petroleumprodukten zijn bij voorbeeld sterk gebonden aan een wisselende marktprijs. Voor de stationschef van Antwerpen-DS betekent dit in de praktijk dat als de prijzen stijgen, hij rekening moet houden met het wegvallen van enkele treinen. Omgekeerd, bij een prijsdaling, komen er gegarandeerd enkele bovenop het voorziene aantal. Op dit soort eventualiteiten wordt soepel gereageerd. Aldus wordt

veel meer dan vroeger ingespeeld op de capriolen van de vraag.

### BESTENDIGE SAMENWERKING

De stationschef stelt de planning op opdat de infrastructuur het verkeer zou kunnen verwerken. Voor nieuw vervoer brengt hij de wensen en de mogelijkheden van de klant in overeenstemming met deze van de spoorweg. Een gevaarte van 1.800 ton, leeggewicht inbegrepen, sleep je niet weg zonder goede planning. Zonder planning kan een trein ook naar Milaan, maar dan is hij waarschijnlijk wel een week onderweg. Met goede voorbereiding doet hij er minder dan 48 of zelfs slechts 36 uur over. De stationschef onderzoekt hoe, waar en wanneer hij de beladen wagens zal ontvangen, en wanneer hij de documenten in bezit krijgt. Na de overname van een treinstel volgt een nazicht om uit te maken of het volledig veilig kan rijden en of het desgevallend in regel is met de reglementering op het vervoer van gevaarlijke goederen. Tenslotte wordt de tractie voorzien.

Het geheel kan pas gesmeerd draaien door een bestendige samenwerking

Het gehele havengebied wordt bediend door het hoofdstation Antwerpen-Dokken en Stapelplaats, in de wandeling Antwerpen-DS genoemd. Het wordt geleid door een Eerste Stationschef die alle haven- en bedrijfsgebonden trafieken coördineert met uitzondering van de bewegingen in het vormingsstation Antwerpen-Noord waar de wagens voor het gespreid vervoer verzameld en gesorteerd worden.



tussen de klant, de centrale B-CARGO-diensten in Brussel, het vormingsstation Antwerpen-Noord en Antwerpen-DS. De noodzakelijke contacten met de buitenlandse partners in het internationaal vervoer worden normaal gezien via Brussel gelegd, maar ook hier werd in een paar gevallen een nieuwe aanpak geïntroduceerd. Voor een vrij omvangrijk en regelmatig vervoer van petroleumprodukten naar Zwitserland bij voorbeeld, is er dagelijks rechtstreekse uitwisseling van informatie tussen Antwerpen-DS en de Zwitsers. Door de uitschakeling van een tussenniveau in de communicatie, wordt de snelheid van uitvoering verhoogd. Naar verluidt is deze werkwijze voor herhaling vatbaar. In dit specifieke geval verzorgt B-CARGO bovendien een totaalservice. Dispatching, lading, vertrek, reiniging van de wagens en onderhoud bij een gespecialiseerd herstellingsbedrijf worden door Antwerpen-DS, uiteraard tegen vergoeding, geregeld.

Naast de onmiddellijk exploitatiegerichte diensten, biedt Antwerpen-DS onderdak aan:

- de dienst havendispatching, die aan en afvoer van de wagens opvolgt en indien nodig tussenbeide komt om het proces bij te sturen;
- de dienst voor terbeschikkingstelling van lege wagens;
- de dienst naverkoop.

## MARKTAANDEEL EN GROEI

Het marktaandeel van het spoor bedroeg in 1990 voor het geheel van het industrieel en haventransport 22 %. Het lag zeer hoog in de sectoren kolen (75 %), ertsen (57 %) en bloem en suiker (56 %). Onder invloed van de verzwakkende economische conjunctuur daalde in 1991 het vervoer van ertsen. In het ijzer- en staalvervoer haalt de spoorweg 31 %. Het marktaandeel in het containervervoer steeg tót 21 %. Ook in iaatstgenoemde vervoerswijze weegt Antwerpen zwaar: het is begin- of eindpunt van 61 % van het totale containervervoer per spoor.

Sterke groeiers in 1990 waren meststoffen (vervijfvoudigd), bloem en suiker (plus 51 %), woudprodukten (plus 41 %), granen en mouten (plus 36 %) en fruit (plus 28 %). Het daaropvolgende jaar noteerden de woudprodukten een status quo. Containers, fruit en opgezakte meststoffen bleven stijgen.

Het gecombineerd (spoor/weg) vervoer steeg in Antwerpen met 40.000 ton of 4 %. Antwerpen-Schijnpoort behandelde 56.369 eenheden (laadkisten, opieggers, enz.) van de 92.359 eenheden voor geheel België.



## **Infrastructuur**

# **HET RAAKVLAK TUSSEN KLANT EN SPOORWEG**

Ruim 850 km sporen werden aangelegd om het gehele havengebied te bedienen. Op elke kaai liggen zogenoemde kaaisporen, zodat iedere aanlegplaats bereikbaar is voor goederentreinen. De omloopsporen verbinden de haveninfrastructuur met het algemene net.

Beide soorten sporen worden beschouwd als een deel van de industriële uitrusting van de haven. Zij zijn in principe gereserveerd voor gebruik door de NMBS. Niettemin kunnen sporen die tijdelijk niet gebruikt worden door het spoorwegbedrijf verhuurd worden aan private ondernemingen.

Spooraansluitingen van bedrijven maken geen deel uit van de industriële haveninfrastructuur. Zij liggen op de bedrijfsterreinen en worden daar uitsluitend voorbehouden voor gebruik door de betrokken onderneming. Het systeem is steeds hetzelfde: een wissel en 18 meter spoor worden op kosten van de aangeslotene aangelegd en jaarlijks verhuurd. Supplémentaire spoorinfrastructuur op het terrein kan door het bedrijf zelf worden aangelegd volgens door de NMBS bepaalde normen.

Momenteel onderzoekt B-CARGO de oprichting van multifunctionele vervoercentra. Dit zijn platforms waar aansluitend op het spoorvervoer logistieke prestaties worden aangeboden. Er zal overslag van spoorwagons op vrachtwagen, of omgekeerd, gebeuren, net zoals opslag, voorraadbeheer, eindvervoer per vrachtwagen, enz. Met dit concept richt B-CARGO zich voornamelijk tót bedrijven zonder spooraansluiting.

## **BANANEN-EXPRESS**

in 1987 nam de NMBS jaarlijks het vervoer van 9000 ton bananen naar Zuid-Duitsland voor haar rekening. Dat was goed voor een marktaandeel van een - toegegeven - niet zo spectaculaire 3,3 %. Toen in 1988 de eerste "Bananen-Express" vertrok, kwam dit soort spoorvervoer terecht in een stroomversnelling. Nu zit het marktaandeel boven de 20 %. Op werkdagen worden gemiddeld 21 koelwagens geladen te Antwerpen en Zeebrugge, wat in 1991 goed was voor bijna 150.000 ton. Tesaamen met de groei van het spoorvervoer, steeg het Duitse marktvolume tót boven de 800.0000 ton.

Van cruciaal belang in dit soort trafiek is het behoud van de kwaliteit van de vrucht, die op een gelijkblijvende temperatuur van 13° moet worden gehouden tijdens het transport over zee en over land. Komt daarbij dat de programmering van het verkeer absoluut betrouwbaar moet zijn opdat de banaan haar natuurlijk rijpingsproces kan verderzetten zonder storing. Als ze op haar bestemming aankomt moet ze precies "à point" zijn voor de distributie.

De Bananen-Express bleek bij uitstek geschikt te zijn voor dit vervoer. Een 's voormiddags geiaden trein bereikt de Duitse grens tussen 17 en 18 uur en rijdt om 19.20 uur Keulen binnen. Vandaar wordt de lading verdeeld over diverse Intercargo-treinen die haar naar de groothandel brengen. Minder dan 24 uur na de landing zijn ze ter bestemming. De Bananen-Express groeide uit tót een mode! voor de gehele sector, omwille van zijn betrouwbaarheid en de geïntegreerde samenwerking tussen B-CARGO, Interfrigo, Belgian New Fruit Wharf en Noordnatie.

# EEN UITGELEZEN PARTNERSHIP

De groei van het Antwerpse havengebied, de keuze van vooraanstaande rederijen en topbedrijven, het is allemaal geen toeval. Doorheen dit dossier toonden we aan dat B-CARGO een onmisbare en onmiskenbare bijdrage levert tót de economische ontwikkeling van het gebied. Het voordeel is trouwens wederzijds. Antwerpen is het zwaartepunt van het goederenvervoer per trein. In België, maar zeker ook op Europese schaal. Daar oogst ook het spoorbedrijf de vruchten van. De NMBS is klaar om verder te investeren in deze groei pool. De versteviging van haar marktpositie door middel van prijsgunstig en flexibel kwaliteitsvervoer is de beste dienst die ze de ondernemingen kan verlenen.

Ailes wijst erop dat het belang van de spoorweg in het goederenvervoer zal toenemen. Het wegtransport krijgt af te rekenen met beperkingen. Naast de milieulast, nemen de capaciteitsproblemen snel toe. Tegelijkertijd stijgen de behoeften door de Europese integratie en het openbreken van Oost-Europa. Om die uitdaging met goed gevolg te beantwoorden neemt de NMBS voortdurend initiatieven op het vlak van de commercialisering, organisatie en uitrusting.

## GEVARIEERD VERVOERPOTENTIEEL

Waar de spoorwegtechnologie de beste prestaties levert - met name in het transport van goederen die geschikt zijn om met gesloten treinen te worden vervoerd - streeft B-CARGO naar een nog sterkere positie als marktleider. In de andere sectoren, in hoofdzaak het gespreid verkeer en het intermodaal vervoer, speurt het spoorwegbedrijf onophoudelijk naar verbeteringen in het aanbod inzake snelheid, betrouwbaarheid en soepelheid. De normen worden constant verlegd, uitgaande van een accurate inschat-

ting van wat de klant verwacht. Eurailcargo bewees zijn deugdelijkheid en fungeert als voorbeeld voor de andere grote internationale verbindingen. Het hoge en gevarieerde vervoerpotentieel maakt de Antwerpse haven uitermate geschikt voor de verdere ontwikkeling van astreinen en het tót stand brengen van uitstekende relaties met het hinterland.

## AANGEPAST INSTRUMENTARIUM

Wat de aanpassing van het productieapparaat betreft, past het onderdeel vrachtvervoer van het Plan Star 21 in de ruimere Europese versteviging van het spoorverkeer. Tussen 1991 en 2000 wordt daarvoor in ons land alleen 37 miljard frank uitgetrokken. De grote basisassen, die de hoofdlijnen voor reizigersverkeer in de mate van het mogelijke uit de weg gaan, worden uitgerust voor een snelheid van 120 km/u en een aslast van 22,5 ton (naderhand opgedreven tót 25 ton). Waar nodig wordt de capaciteit verhoogd. Snel vervoer, betere rotatie van het materieel en meer vervoer met minder wagens door een betere verhouding laadvermogen/eigen gewicht leiden tót efficiënter gebruik van de middelen. In de havens, de industriegebieden, de terminais, de rangeerstations en de internationale knooppunten wordt de infrastructuur gemoderniseerd en nog doeltreffender gemaakt.

Het rollend materieel wordt eveneens onder handen genomen. We hadden het eerder in het dossier al over de vernieuwingsoperatie van de spoorwagens. Daaraan dienen nog de vervanging van de oudere rangeerlocomotieven (in 1997) en de bestelling van platte wagens voor gecombineerd vervoer en van 200 spoorwagens voor autovervoer als prioriteiten toegevoegd.

## ZENU WKNOOPPUNT T

In Antwerpen zelf, het zenuwknoppunt van voor B-CARGO essentiële trafieken, zijn belangrijke infrastructuurwerken aan de gang, gepland of reeds afgerond. Een bloemlezing.

- Het rangeerstation Antwerpen-Noord wordt uitgerust met een automatisch rangeer- en remsysteem. De sporenbundels worden aangepast en het rangeerseinhuis Blok 9 heeft nu een elektronische bedieningspost. Door de hogere rangeersnelheid kan de capaciteit van zowel de aankomst- als de vertrekbundel worden opgedreven tót 4.000 spoorwagens per dag.

- Op de Linkeroever, door velen de haven van de toekomst genoemd, is onder meer rond het Vrasenedok spoorinfrastructuur aangelegd. Daar is de zevende divisie van het station Antwerpen-DS operationeel.

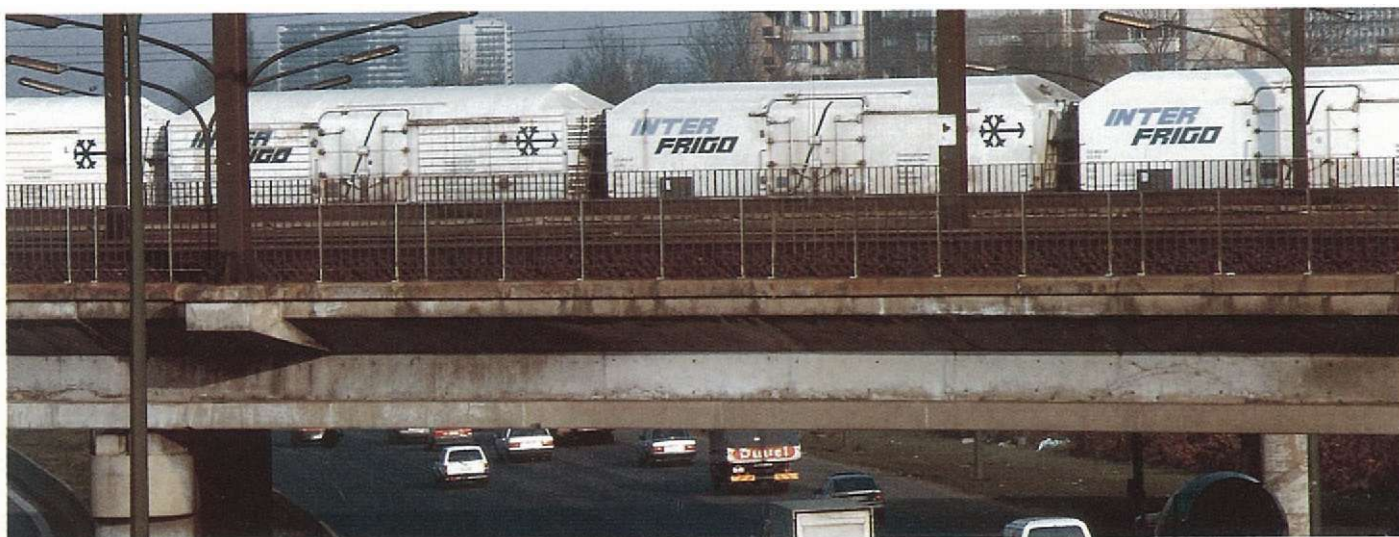
- Het chemische bedrijf BASF krijgt een nieuwe spoor aansluiting met Antwerpen-Noord, over de vaste Noordlandbrug. Dat komt ook de bediening van de Scheldecontainerterminal en andere bedrijven langs de Scheldelaan ten goede.

- De renovatie van het centrale havengebied gaat gepaard met de herinrichting van de spoorinfrastructuur.

- De terminal voor gecombineerd vervoer van Antwerpen-Schijnpoort wordt klaargestoomd voor de opvang van de vervoerstoename. Daarenboven ligt een nieuwe terminal tussen Antwerpen-Noord en het Schijn ter studie.

- De in 1991 geëlektrificeerde lijn 27C (Zandvliet) wordt met dubbel spoor in de vertakking Schijn aangesloten op de hoofdlijn 27A. Daardoor verhoogt de snelheid van de vertrekkende treinen van 40 tót 90 km/u. Binnenkomende treinen voor het Delwaidedok kunnen rechtstreeks en tegen 50 km/u naar hun bestemming rijden, Aldus ontwijken ze de verkeerssporen van het rangeerstation.

B-CARGO wapent zich in een nieuwe commerciële en industriële spirit voor de behandeling van meer en beter vervoer. Meteen verhoogt de stijgende rendabiliteit van het spoorvervoer de kansen van aile andere investeerders in handel, dienstverlening en productie. De haven is een uitgelezen partner.





## UW CONTA CTPERSONEN TE ANTWERPEN

**District Noordoost**  
 Koningin Astridplein 27  
 2018 Antwerpen 1  
 Tel: 03/231 76 90  
 Fax: 03/233 70 28

Districtsdirecteur:  
 Ir. T. Van den Berghen t. 300

Algemene Zaken:  
 Ir. W. Redant, afdelingschef t. 350  
 M. de Rijke, adj. afdelingschef t. 1350  
 F. Meynckens, Public Relations t. 358

Transport:  
 H. Galle, afdelingschef t. 310  
 J. Maes, adj. afdelingschef t. 1310

Materieel: t. 2400

Infrastructuur:  
 Ir. G. Lauriks, afdelingschef  
 ir. R. Coppens, afdelingschef t. 330  
 Ir. H. Engeler, adj. afdelingschef t. 1330

**Marketing - Verkoop**  
 L. Mullié, afdelingschef  
 B-CARGO  
 De Keyserlei 58-60 bus 19  
 Century Center  
 2018 Antwerpen 1  
 Tel: 03/233 23 17  
 03/233 23 25  
 03/233 02 68  
 Fax: 03/231 0658

### Stationschefs

Antwerpen-Centraal:  
 L. Van Ingelgem t. 1200

Antwerpen-DS:  
 E. De Smet t. 2200

Antwerpen-Noord:  
 G. Wouters t. 4200

Antwerpen-Schijnpoort:  
 A. Saeien t. 2360

Foto's:  
 Guido Coolens: blz. 1,4,12 (rechts), 20  
 NMBS