

# TOP PLAN

Op 1 juni 1986 gaat de NMBS van start met het nieuwe vervoerplan voor het verspreid wagenladingverkeer : het TOP-plan.

Alhoewel het personeel van de directies E, M en H, dat rechtstreeks betrokken is bij deze reorganisatie de nodige informatie ontving, is ongetwijfeld het overige personeel geïnteresseerd in de nieuwe aanpak. Deze belangrijke goederenreorganisatie is uiteengezet in de volgende bladzijden.

## Transport-Optimalisering

Het letterwoord TOP staat voor Transport-Optimalisering, en dat begrip drukt duidelijk onze fundamentele doelstelling uit : de NMBS wil de klant een Optimaal Transport aanbieden.

«TOP» werd ook verwerkt in een logo waarin de twee basiselementen grafisch worden voorgesteld. TOP evocert zowel in het Frans als in het Nederlands de idee van spitsdienstverlening, van net iets meer dan de anderen.

De treinen die wij ten dienste stellen van de gemeenschap moeten enorme hoeveelheden goederen vervoeren om onze activiteiten te kunnen rentabiliseren. Daarbij moeten wij efficiënt te werk gaan om gelijke tred te kunnen houden met de concurrentie – en dat is vooral het wegvervoer.

10 tot 20 jaar geleden kon de spoorweg zich nog op een redelijk niveau handhaven. Maar de Europese industriële structuren en de economische activiteiten in het algemeen evolueren dermate snel, dat het bestaande vervoerschema geleidelijk minder geschikt werd om aan de behoeften van de

veeleisende markt te voldoen.

Als massavervoerder kon de spoorweg rekenen op goederenvolumes voor en van de zware industrie, de siderurgie, de metallurgie, de energieverwekkende sector...

Door de economische crisis blijft het massavervoer nu ter plaatse trappelen en op korte termijn zijn er geen vooruitzichten tot verbetering. Anderzijds oriënteert de industrie zich het laatste decennium meer en meer naar de produktie van halffabrikaten, waardoor de traditionele troef van de spoorweg – de grote capaciteit – eerder een handicap wordt : de concurrentie beantwoordt met haar beter gedimensioneerde middelen vlot aan de behoeften van de markt.

Ook de voorraadbepijking is aan de orde van de dag. De ondernemingen zijn minder bereid om hun kapitaal te immobiliseren en het te investeren in voorraden. Vandaar dat zij streven naar minimale stocks die de produktie van enkele dagen kunnen verzekeren. Dit brengt evenwel met zich mee dat een regelmatige aanvoer soepel moet kunnen

inspelen op de produktieschommelingen.

## Een kwaliteitsaanbod

Uit hetgeen voorafgaat kan men de kenmerken afleiden van een eigentijds, aangepast transportaanbod : diversificatie, reactiesnelheid en de mogelijkheid om een concurrerende dienstverlening aan te bieden.

Het bestaande vervoerschema van de NMBS beantwoordt duidelijk niet meer aan deze kenmerken (en dat geldt trouwens ook voor de meeste andere Europese spoorwegnetten). Zo kan het dus niet verder. Wij moeten onze horizon verleggen om met kans op slagen in de negentiger jaren ons verworven marktaandeel te behouden en zelfs uit te breiden. De NMBS herdacht de organisatie van het goederenverkeer en komt nu met een nieuw gestructureerd vervoerplan waarin drie elementen belangrijk zijn :

- de kwaliteit
  - de betrouwbaarheid
  - de concurrerende prijs
- Reeds in 1980 startte deze algemene reorganisatie van het

goederenvervoer. In een *eerste fase* werden de vaste installaties en methoden gerentabiliseerd om de transporten uit de voeren tegen interessantere kostprijzen.

Het netwerk van goederenkoeren en particuliere aansluitingen werd herwerkt in functie van de juiste rentabiliteit. Een ver doorgevoerde studie van het bestaande verkeer en van de verkeersevolutie tot het jaar 2000, leidde tot het afstoten van momenteel onrendabele goederenkoeren en aansluitingen zonder enige toekomst. De overblijvende installaties werden ingedeeld in drie categorieën :

- de centrumstations, die een welbepaalde verkeerszone beheren;
- de bedieningstations, die afhankelijk zijn van de centrumstations en die het lokale verkeer verzekeren;
- de contractuele stations en de contractuele aansluitingen, die enkel werken op basis van

contracten afgesloten met de klanten.

Na deze saneringsingreep verwachtte men een terugval van het verkeer met 2 tot 2,5 %. Maar het tegendeel bleek waar. Talrijke klanten aanvaardden de overbrenging van hun activiteiten naar een ander station, en de grote informatie – en prospectiecampagne van de NMBS leverde heel wat nieuw verkeer op. Het eindresultaat : enkele honderden miljoenen besparing en een toegenomen verkeer !

Het spoorwagennet kon tegen een lagere kostprijs geëxploiteerd worden. Bleef dus de taak om met de bestaande installaties een aangepast en rationeel vervoersplan uit te werken dat aan de klant de nodige waarborgen bood binnen de context van de actuele marktevolutie. Dit plan, de *tweede fase* van de algemene reorganisatie, noemt men nu het TOP-plan.

## Rechtstreekse treinen, verspreide wagenladingen

Het TOP-plan werd uitgewerkt voor de wagenladingen en heeft dus geen betrekking op het colli-verkeer. Het is enkel toepasbaar voor goederenvolumes die ontoereikend zijn om volledige treinen te vormen, maar die minstens één wagenlading uitmaken.

Het verkeer per wagenlading kan in twee groepen ingedeeld worden :

- wagenladingen met rechtstreekse treinen :  
wanneer de totale aangeboden goederenhoeveelheid 800 ton bruto overschrijdt, is het mogelijk om een locomotief in te zetten en de lading in één ruk naar de eindbestemming te brengen. De wagens ondergaan dan geen enkele rangering.
- verspreide wagenladingen :  
wanneer de totale aangeboden hoeveelheid te gering is om een rechtstreekse trein te vormen, dan worden de wagens ingeschakeld in



de regelmatige treinverbindingen tussen de rangeerstations, waar aansluitingen zijn voorzien om de eindbestemming te bereiken. Rechtstreekse treinen gaan uiteraard snel. Bij de verspreide wagenladingen is de vervoersduur variabel : de tijd nodig per rangering en het aantal rangeringen verlengen de duur van het transport.

De vervoersduur is één der belangrijkste troeven in de concurrentiestrijd (de klant wil immers juist weten wanneer zijn goederen ter bestemming zullen zijn en stelt het zeker op prijs dat ze er vlug zijn). Daarom versnelde men de rangeeroperaties, rijden de treinen voortaan regelmatig en vlot tussen de rangeerstations onderling en wordt de gehele procedure aangescherpt.

Het aantal rangeerstations werd beperkt tot het stricte minimum, rekening houdend met hun karakteristieken, met hun specifiek hinterland, met de mogelijkheden tot ontwikkeling van het verkeer en met de plaatselijke behoeften. Aldus werden zes stations weerhouden : Antwerpen-Noord, Hasselt, Merelbeke, Kinkempois, Monceau en Saint-Ghislain. Vier andere stations met een bijzonder statuut werden daar aan toegevoegd : Schaarbeek, Stockem, Montzen en Ronet.

Daarna werd een nieuw vervoersschema opgesteld om in het binnenvoer in bijna alle gevallen tot een vervoersduur *dag A/dag B* te komen. Tweemaal daags zijn er onderlinge verbindingen tussen de rangeerstations.

Het TOP-plan voorziet ook dat een wagen, ongeacht zijn vertrekpunt, slechts twee rangeringen ondergaat alvorens zijn bestemming te bereiken.

Gelijklopend werden enkele andere maatregelen genomen :

- het verlengen van de werktijden in deze stations (de totale werktijd) omwille van de toename van het aantal wagens, de omvangrijke rangeeroperaties, de verzendingsformaliteiten...;
- het systematisch beroep doen op de informatica;
- het opvoeren van het rangeerritme.

## Grensoverschrijdend verkeer

Met al de voornoemde maatregelen houdt het evenwel niet op. Het «uitwissen» van de grenzen zou binnen drie jaar een feit moeten zijn. «Uitwissen» betekent geenszins dat de douaneformaliteiten en de controles worden afgeschaft. Wij betrachten enkel een vlot grensoverschrijdend verkeer om de vervoersduur die wij voorstellen aan de klant ook uit te breiden tot het internationaal verkeer.

Dit is een belangrijk aspect van het vervoerplan. Studies hebben aangetoond dat als deze reorganisatie er in slaagt de erosie af te stoppen van het binnenlands verkeer... het internationaal verkeer een stijging van 15 % kan verwachten binnen de eerste vijf jaar.

Op Europees vlak is het afstemmen op het informatietransmissienet HERMES een waardevolle hulp : voor het volgen van de wagens is het systeem zeker en betrouwbaar en het is aangesloten op ons eigen GEM-systeem, dat als één der modernste in Europa wordt beschouwd (GEM is een geïnformatiseerd systeem dat de wagens tijdens het vervoer lokaliseert en deze inlichtingen doorspeeld aan de klant).

In de toekomst zal het dus mogelijk zijn om op verkeersassen met groot potentieel transport met succes nieuwe «produkten» te ontwikkelen die aangepast zijn aan de internationale markt. Net zoals er rechtstreekse tarieven bestaan die

werden opgesteld om met kans op slagen de degen te kruisen met de concurrentie.

Deze reorganisatie leidt tot duidelijke resultaten :

- het aanscherpen van de vervoersduur (snellere rangeringen, korter vertoef van de wagens in de rangeerstations, betere verbindingen tussen de rangeerstations);
  - een veiliger vervoer van de goederen (minder risico tot beschadiging);
  - een verhoogde produktiviteit van het materieel (wagens en locomotieven);
  - een daling van de exploitatiekosten van het spoorwagennet (minder installaties, geen nieuwe investeringen...).
- De klant krijgt aldus een betere dienstverlening aangeboden, met een hoge kwaliteit, betrouwbaar en tegen interessantere prijzen. In drie woorden : een aantrekkelijker aanbod. Daarbij situeert dit aanbod zich gunstiger ten opzichte van de concurrentie.

De NMBS blijft zoals weleer de «tractie» aanbieden maar wordt nu meer dan ooit «vervoerder» in de ruime betekenis van het woord. Dank zij dit hernieuwd dynamisme zal het nationale en het internationale marktaandeel behouden blijven en kan er zelfs een toename in het vooruitzicht worden gesteld.

Deze reorganisatie opent voor de spoorweg dan ook gunstige perspectieven voor de toekomst.

