

de internationale sprong

Eén jaar na het TOP-Plan zijn de basisbeginselen reeds uitgebreid tot het verkeer tussen 23 Europese landen onder de noemer Trans Euro Freight. Zonder overhaast te werk te gaan evolueerde het reorganisatieprogramma van de NMBS dus vlugger dan voorzien.

Op het internationale vlak:

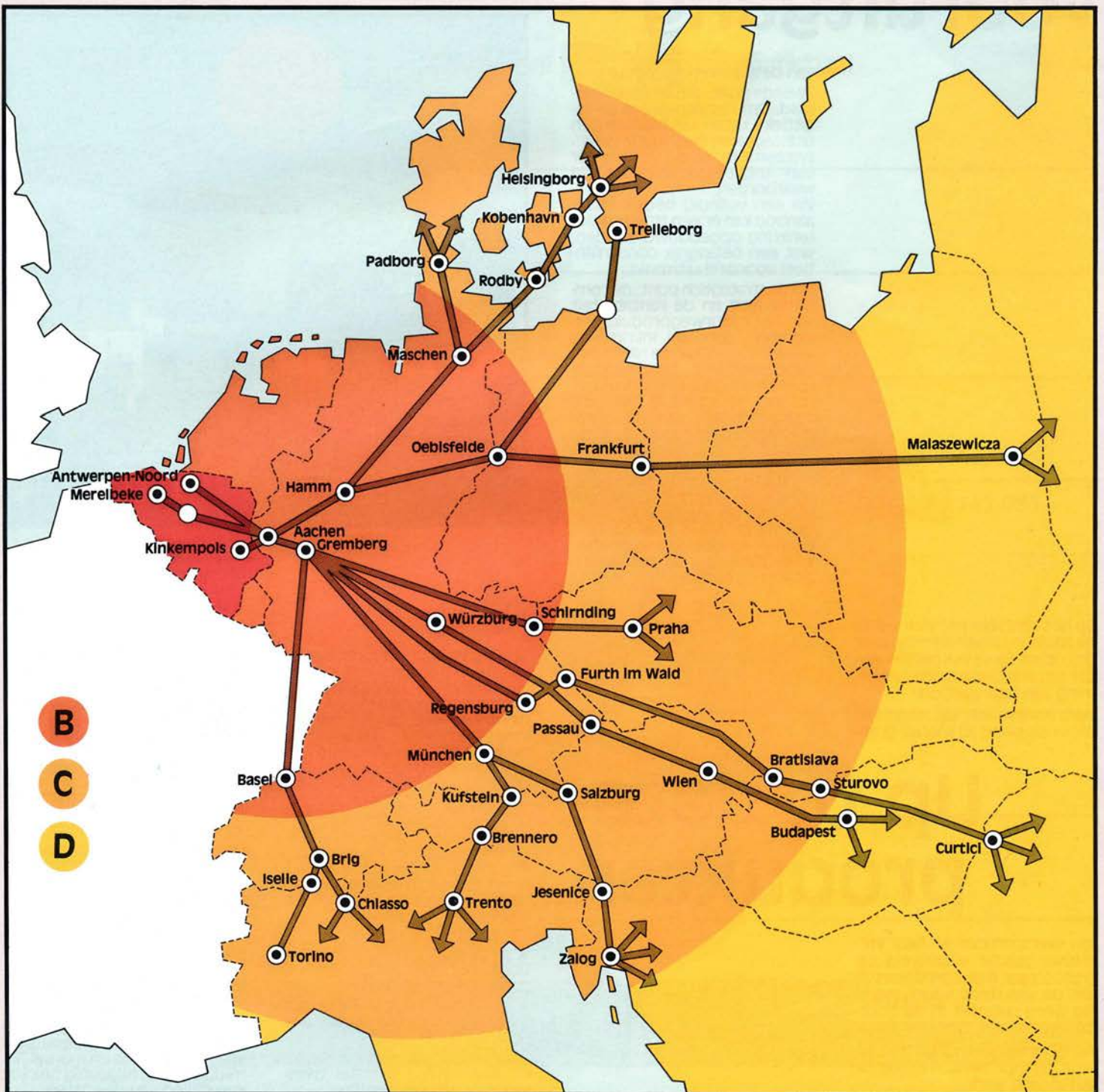
★ werden 120 goed uitgeruste internationale rangeerstations

geselecteerd, met grote capaciteit;

★ werden 145 snelle, dagelijkse verbindingen ingelegd voor vlot verkeer tussen deze stations;

★ werd de vervoersduur tussen extreme vormingsstations teruggebracht tot *dag A/dag B of dag C* in bijna 90% der gevallen, *dag A/dag D* voor de grootste afstanden (boven de 1.500 km).

De TEF-organisatie berust op vormingsstations van eerste keuze, reiswegen met grote capaciteit, een beperkt aantal rangeringen per transport en een aandachtig volgen van de zendingen. Resultaat: het vervoer van streek tot streek verloopt vlugger, de kosten voor de netten liggen beduidend lager en de betrouwbaarheid van het spoor neemt ontegenzeggelijk toe.



Trans Euro Freight is geen nieuw produkt dat aan het gamma van de Europese spoorwegen wordt toegevoegd. Maar het hijst de kwaliteit van het aanbod voor het "gewoon" produkt - d.w.z. alle goederen geladen in wagens die tegen 90 km/u mogen sporen - op een hoger niveau. Dat is het essentieel onderscheid tussen TEF en de andere kwaliteitspro-

dukten zoals Trans Europ Express Marchandises (TEEM) of Trans Europ Container Express (TECE), waar technische en commerciële kenmerken bepaalde beperkingen opleggen aan de expediteurs.

TEF had reeds een testperiode achter de rug alvorens op 1 juni laatstleden definitief van start te gaan. De lessen daaruit zijn duidelijk: het theoretisch mo-

del kan zonder problemen toegepast worden.

Een aanbod gericht op draagassen

De NMBS wil zich niet beperken tot een standaardaanbod. Zij transporteert haar drie punten van vooruitgang ook op een ander vlak: via een doelgericht aanbod dat nog nauwkeuriger is gedefinieerd en via de introductie van differentiatie-elementen.

Door in te spelen op het te vervoeren produkt heeft de maatschappij binnen het schema van de gewone dienstregelingen bijvoorbeeld volledige petroleumtreinen ingelegd, bij vertrek uit Antwerpen, naar drie Zwitserse bestemmingen en naar het Groothertogdom-Luxemburg. Een dergelijk doelgericht aanbod kan toegepast worden voor om het even welk goederentype.

Er werd vooral geografisch "gericht" door speciale kwaliteitstreinen in te leggen tussen economische draagzones met een belangrijk goederenpotentieel.

De Porta d'Italia-express, die Antwerpen met Zwitserland en Chiasso verbindt, volgt deze filosofie op organisatorisch vlak. Hij vergemakkelijkt en versnelt de verkeersstromen tussen de Belgische wereldhaven en een welbepaald deel van zijn hinterland. De Porta d'Italia - express is geen volledige trein, maar een rechtstreekse trein met diverse gegroepeerde zendingen, die op het grootste gedeelte van het traject de voordelen biedt van de volledige trein.

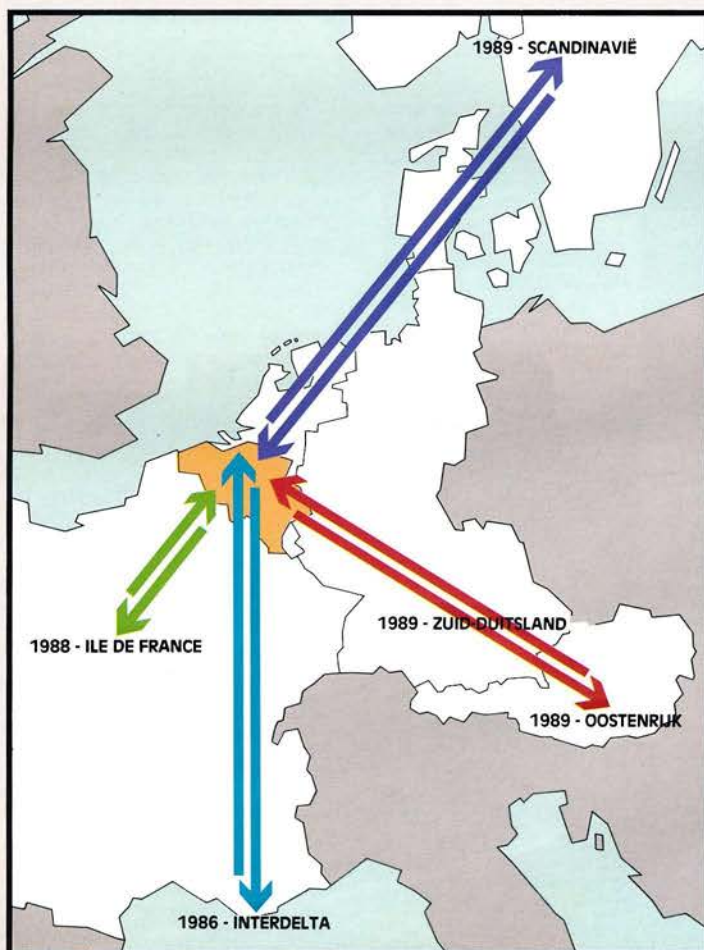
De volgende stap was deze kwaliteitstreinen ook commerciële troeven meegeven, om ze binnen de context van een hedendaags vervoer te loodsen. Deze stap werd geconcretiseerd door de **as-exprestreinen**. De Belgische expediteurs kennen gewis de eerste trein in dit genre, **interdelta**.

Interdelta is een rechtstreekse trein

- tussen België, beschouwd als een zone: de zeehavens, de Kempen, het centrum en het traditionele staalbekken (hetzij 80% van het grondgebied);

- en elf Franse zones: de elf departementen verspreid langs de Rhône-vallei, van Lyon tot Marseille;
- waarin (bijna) alle goederen kunnen geladen worden;

- die rijdt tegen hoge snelheid (100 km/u, zonder oponthoud aan de grens), driemaal per week: vertrek op dinsdag, woensdag- en vrijdagavond; aankomst op donderdag-, vrij-



dag- en maandagochtend;

- met een commercieel gewaarborgde leveringstermijn: het uur van levering wordt vermeld in het contract; bij een vertraging van meer dan een uur is er een terugbetaling van 10% der transportkosten;

- met een moderne tarifiering: ongeacht de aard en het gewicht van de goederen, per wagen, van zone tot zone (vertrek en aankomst in alle stations van de twee betrokken zones), rekening houdend met de marktprijzen; de prijzen worden onmiddellijk berekend dank zij de uitgebreide volmachten die werden toegekend aan de verkopers;

- waaraan eventueel bijkomende prestaties zijn gekoppeld: eindvervoer bij vertrek en/of bij aankomst voor bedrijven die geen spoor aansluiting hebben...

Bij de lancering in oktober 1986, waren er twee Interdelta-vertrekken per week, was het aantal toegelaten goederen beperkt en was de Belgische zone niet zo uitgebreid. Het succes van de trein, de hoge bezettingsgraad en de ontegensprekelijke rentabiliteit leidden dra tot een uitbreiding met een kwaliteitsverbetering tot gevolg. Wat de waarborg voor de leveringstermijn betreft: er werd nog geen enkele terugbetaling verricht sinds de eerste Interdelta-reis.

Andere as-exprestreinen zijn in voorbereiding. Met 1988 in het vizier zal een gelijkwaardige trein sporen tussen België en "L'île de France" (anders uitgedrukt de Parijse regio).

Voor het jaar daarop zijn twee nieuwe assen geprogrammeerd: naar Scandinavië en naar Oostenrijk (en het zuiden van Duitsland).

De spoorwegnetten van onze buurlanden lanceren ook dergelijke kwaliteitsprodukten, met evenveel succes. Op termijn zullen deze as-exprestreinen onder het label **EURAIL CARGO** evolueren tot de topprodukten van het internationaal spoorvervoer.