

RENAULT

SPOOR- VRIENDELIJK

Op weg naar ons gesprek met Louis Elsen, diensthoofd transport en goederbehandeling, merken we tegenover de Renault-fabriek een stelling met een auto erop. Op de parking er omheen staan enkele tientallen wagens van hetzelfde type, klaar om weg te rijden. De Régie zit volop in de lancering van de nieuwe Clio. Een betrouwbare en snelle vervoerdienst is in die omstandigheden nog belangrijker dan anders. De NMBS levert die zonder noemenswaardige problemen.



Louis Elsen
in situ

Jaarlijks sluit de hoofdzetel van Renault vanuit het Franse Billancourt een contract met de SNCF voor het vervoer van plaatwerkonderdelen, onder meer naar het assemblagebedrijf te Vilvoorde. Telkens wordt de overeenkomst aangepast aan de voorziene productie per fabriek. De verzending van de afgewerkte auto's is in handen van de Renault-dochter CAT, waarover we in Spoornieuws 4/90 berichtten.

Spoorvriendelijk

Dhr. Elsen is een uitgesproken voorstander van het

DOSSIER
AUTO
Het verlengstuk

vervoer per spoor. Hij legt ons in zijn directe, niet mis te verstane stijl uit waarom. Elsen: "Gezien de huidige evolutie van het wegverkeer, zijn mijn directie en ik er 100 % voor gewonnen om het spoor te behouden. Niet dat we al het vervoer langs de spoorweg willen laten verlopen. Ik geef er de voorkeur aan op twee paarden te blijven wedden."

Wat de spoorwegen betreft, zie ik vooral kansen in de grote-volumetransporten. Dat sluit niet uit dat we ook andere vormen van samenwerking kunnen bespreken. Wij zijn zeker en vast spoorvriendelijk, een anecdotie bewijst het. Omdat wij er voordeel in zagen, overtuigden we de grote fabriek van Sandouville die één van onze leveranciers is, een spoor-aansluiting te nemen."

Het nieuwe dynamisme van de spoorondernemingen slaat aan in een sector die ongetwijfeld tot de meest prestatiegerichte van alle behoort. Vertelt Elsen: "We moeten een kat een kat durven noemen. In de loop der tijden doken wel eens problemen op, maar die zijn intussen opgelost. Vroeger kregen we soms de indruk dat de SNCF en de NMBS in slaap gevallen waren, maar dat is sinds jaren verleden tijd. Talloze tekenen maken nu duidelijk dat de soepele aanpak is doorgebroken. De wil tot constante aanpassing en verandering is aanwezig in de spoorbedrijven." □

Geen fantasietjes

De concurrentie woedt hard in de autobranche. Geen enkele bedrijfsleider kan zich fantasietjes veroorloven. Daarom waardeert Elsen de stiptheid van het spoorvervoer: "Onze afspraak is dat de wagens met onderdelen elke ochtend om 7 uur aankomen. De technische treinen vertrekken de avond voordien, voor 65 % vanuit Parijs en voor 35 % vanuit de omgeving van Le Havre. Welnu, ze staan hier dagelijks klaar om 6.30 uur en vaak zelfs om 6 uur. We mogen dus zeker niet klagen. Het lukt altijd. De ene keer dat er iets misloopt, ligt het niet aan de spoorweg maar aan een slechte of verkeerde zending, of aan een ongeluk.



Dan nog beschikken we over de middelen om snel op de situatie in te spelen. De verst afgelegen leverancier ligt op 10 uur afstand met de vrachtwagen. Elke fabriek heeft er zo een drietal ter beschikking voor noodgevallen."

Lossen volgens behoefte

Renault werkt met een

plaatwerkstock van gemiddeld twee dagen. De trein die 's morgens vroeg aankomt, heeft in principe onderdelen voor één productiedag bij. Hoewel er voor sommige stukken iets meer speling op zit, is de reserve aan het eind van de dag nog voldoende om een volgende werkdag vol te maken.

Een ware omwenteling in vergelijking met pakweg 15 jaar geleden. Toen werden "strategische onderdelen", zoals plaatwerk, motoren en versnellingsbakken zelfs tot twee weken lang in het magazijn bewaard. De gewone stukken brachten er gemiddeld 5 tot 6 dagen door alvorens ze de weg naar de montageketting vonden. Door het "just-in-

time"-systeem (JIT) is die werkwijze geschiedenis. Toch trekt Renault de JIT niet tot in het absolute door. "Just-in-time is een breed begrip", legt Elsen uit, "we behouden een dag flexibiliteit. We lossen alle wagens ook niet tegelijk op het ogenblik dat ze hier aankomen, maar halen er de stukken uit volgens behoefte. "Ongeveer 80 % van de

onderdelen komt uit Frankrijk, hoewel het volume uit Spanje in stijgende lijn gaat. Met haar 4.000 werknemers heeft de fabriek een productiecapaciteit van 180.000 auto's per jaar. Dat zijn vooral nieuwe Clio's (die de nog in beperkte mate geassembleerde R 5 vervangen) en R 21's. Per jaar voeren zowat 3.500 spoorwagens onderdelen aan. Daarvan worden er 2.300 herbeladen met leeggoed en in veel mindere mate met halfafgewerkte producten. Vooral grootvolumewagens van het EVS-type worden gebruikt. Met hun 200 kubieke meter zijn ze 3 keer groter dan de vroegere tweelasige standaardwagens.

Als het van Louis Elsen afhangt, mag het spoorvervoer samen met Renault groeien: "In 1989 werd een studie uitgevoerd over de afschaffing van de spoortrafiek. Ondanks het feit dat we over voldoende losplaatsen voor vrachtwagens beschikken, hebben we ons hier in Vilvoorde stevig tegen die idee verzet. In die positie blijken we elke dag meer gelijk te krijgen."

EEN HEEL GOEDE RELATIE

Sinds de productie van personenwagens in de oude GM-fabriek, de zogenaamde Plant I, onlangs werd stopgezet en overgebracht naar de jongere vestiging Plant II, is de spoorbundel aldaar te klein geworden. General Motors bleef niet bij de pakken zitten en legde in samenspraak met de NMBS een nieuwe overnamebundel aan.

GM assembleert 76 auto's per uur gedurende tweemaal 10 uur per dag plus één shift op zaterdag. Op jaarbasis levert dat een eigen productie op van om en bij de 400.000 voertuigen. Het personeelsbestand bedraagt 9000 mensen. Vanuit Plant II worden bovendien nog auto's uit andere Europese fabrieken verdeeld over de Belgische en Luxemburgse markt. De onderdelen voor de hier gebouwde Kadett- en Vectra-modellen komen overwegend uit de Opel-fabrieken in Bochum, Rüsselsheim en Kaiserslautern (Duitsland). Ze worden voor driekwart aangevoerd door 5 vaste high-cube treinen per dag. Dat maakt 500.000 ton per jaar. "Een heel goede