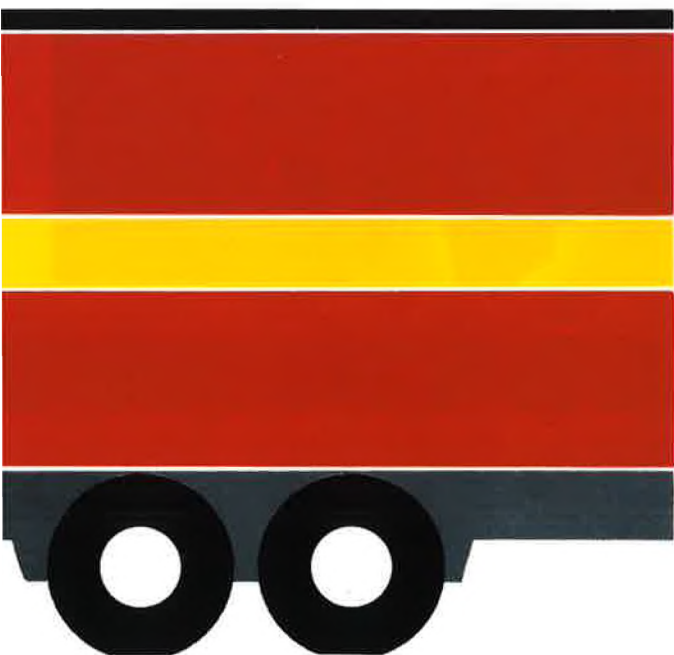




Philips en de N.M.B.S.



WITTE HUISRAAD DOORHEEN BELGIE

Quevauccamps.

Een Henegouwse gemeente ongeveer halfweg tussen Bergen en Doornik, op een boogschuit van Blaton. Een landbouwstreek die destijds op steenkool en textiel teerde. Gemakkelijke verbindingen over de weg dank zij de nabijheid van de "autoroute de Wallonie".

re organisatie van het vervoer afgestemd op de bestemming en op de verkoopstechniek noodzakelijk.

Sedert het begin van de jaren 70 ontwikkelde Philips voor de groothandelaars een verkoopstechniek die het opslaan van de goederen voor Philips overbodig maakte. De groothandelaars bestelden op termijn - een termijn van drie maanden - hoeveelheden die overeenstemden met een wagen met twee assen volledig geladen met materieel van een zelfde type. De wagen werd van aan de fabriek naar de uiteindelijke bestemming vervoerd zonder via een Philips gebouw te moeten en het was de groothandelaar die de toestellen opsloeg vooraleer ze aan zijn klanten te leveren. Voor Philips erg praktisch en de groothandelaar was maar wat blij dat hij zijn waren goedkoop kon krijgen. Commerciële logica op en top!



Sedert een twintigtal maanden zorgt Philips, in samenwerking met de de N.M.B.S. te Quevauccamps voor de verdeling van zijn grote witte huisraad over het hele land.

"Witte huisraad" is geen inside-term: de benaming omvat het geheel van zware huishoudelijke toestellen, die bestempeld worden als "actief meubel" en hun plaats vinden in de keuken of de wasplaats: het keukenfornuis, de diepvries, de koelkast, de wasmachine, de droogkast, de centrifugaal-droogmachine, de vaatwas... Die witte huisraad is groot van afmetingen maar over het algemeen licht in verhouding tot zijn volume. Zij verlaat de fabriek verpakt in grote kartonnen en met allerhande beschermingselementen voor de behandeling en het vervoer.

Philips België verkoopt die witte huisraad aan groot- en kleinhandelaars. Daarom is een bijzonde-

Sedertdien evolueerden de zaken echter aan beide zijden. De groothandelaars vinden dat de inhoud van een volledige wagen hun behoeften en hun opslagcapaciteit te boven gaat. In de loop der jaren is het beheer van de voorraden door een grotere prolongatie dunder geworden terwijl er op de markt minder geld was.

Philips van zijn kant ontdekte de voordelen van grote wagens met bogies: door hun grote capaciteit wordt de prijs per vervoerde eenheid sterk gedrukt. De maatschappij wou die reuzen (van meer dan 20 meter lang) gebruiken voor de invoer van producten die in het buitenland werden gemaakt.

Goedkoper vervoer in een grote wagen, meer opslagkosten ter plaatse... een probleem van besparingen dat in het belang van beide partijen en in functie van het vervoervolume moet worden opgelost.

Philips heeft naar oplossingen gezocht. Eén ervan lag voor de hand: opnieuw instaan voor het opslaan van de goederen en bij de verdeling hoeveelheden aanbieden die beter aan de nieuwe behoeften zijn aangepast. Philips moest dus een tamelijk ruime en functionele winkel vinden, die op het spoor was of kon aangesloten worden. Die winkel zou op de aansluiting alle fabrieksleveringen ontvangen. Van daaruit zouden de leveringen aan de klanten bij volledige vrachtwagens naar de groothandelaars (één maandelijks bestelling en vaste wekelijkse leveringen) en in kleinere hoeveelheden naar de andere kopers vertrekken. Om de goede klanten nog beter te kunnen dienen, zouden volledige vrachtwagens met verscheidene types van toestellen worden gevormd.

Zo'n voorstel zou de kopers moeten voldoende schenken. Philips

aan de behoeften beantwoordde, worden gelegd.

Quevaucamps is natuurlijk niet centraal gelegen doch een studie toont aan dat het wegvervoer bij vertrek uit die gemeente amper duurder zou uitvallen dan bij vertrek uit Brussel en dit dank zij de nabijheid van de "autoroute de Wallonie". Het spoorwegvervoer bij vertrek uit Turijn - het overgrote gedeelte van het verkeer - had directer en het vervoer bij vertrek naar Turijn had voordeliger gekund. Wanneer wij daar tegenover stellen dat de eigendom van de winkel, wat het beheer betreft, minder duur uitvalt dan de huur kunnen wij daaruit afleiden dat de hele zaak vast de moeite loonde.

Eind 1982 kreeg de idee gestalte. In januari 1983 startte de vervoer-afdeling van Philips onderhandelingen met de N.M.B.S. met het oog op de aansluiting van de fa-

centrum van witte huisraad. Gemiddeld ontvangen zij op de aansluiting elke week drie grote wagens (van meer dan 130 m³), gesloten wagens met schuifwanden of wagens met dekkleed die vlot openschuiven en vooral door de Italiaanse fabriek te Turijn worden verstuurd. Zij worden naar de wensen van de bestemming door het station Blaton op de aansluiting gebracht.

Spoorweg bij de ingang, vrachtwagen bij de uitgang... Philips laadt volledige vrachtwagens met verschillende produkten voor groothandelaars die een maand voordien een bestelling hebben geplaatst. Doch de spoorweg steekt bij de verdeling aan de kleinhandelaars een handje toe voor kleinere hoeveelheden. De spoorwegwagens halen de goederen af te Quevaucamps en brengen ze naar het wegcentrum te Saint-Ghislain waar ze in een zui-



ging dus op zoek naar een winkel. Eerste hypothese: hun verdelingscentrum te Evere. Deze hypothese werd al onmiddellijk van de kaart geveegd: dit centrum is niet en kan om geografische redenen geen spoorwegaansluiting krijgen tenzij men er sommen van 9 of zelfs 10 cijfers tegenaan gooit.

Het onderzoeksterrein breidde zich uit tot de hele Brusselse agglomeratie. Zonder succes echter. Philips vond wat te Senefte: een gebouw met aansluiting waar goederen tot 6 meter hoog konden worden opgeslagen. De oppervlakte van 40.000 m² overschreed echter duidelijk de reële behoeften.

Een andere mogelijkheid was de Philips-fabriek te Quevaucamps, een gesloten productie-eenheid niet ver van de Franse grens. Het bleek mogelijk de fabriek om te bouwen in een winkel. Er kon ook gemakkelijk een aansluiting, die

briek op het nationale net. In juli van hetzelfde jaar was de aansluiting operationeel. De eerste wagen kwam er in augustus toe.

De verantwoordelijken van Philips zijn erg tevreden over de snelheid waarmee de hele procedure werd afgehandeld en over de hulp die de N.M.B.S.-Handelsdirectie en de technische diensten hen daarvoor verstrekten.

De studie van het project, het tekenen van de plannen, het aanleggen van een hoofdaansluiting en daarna van private sporen, ondertussen alle problemen, die daarmee gepaard gingen en soms erg delicaat waren, oplossen, en dit alles in één semester, was inderdaad een verwezenlijking waarvoor men de hoed mocht afnemen.

Sedert een twintigtal maanden speelt Quevaucamps voor het hele land dus zijn rol van verdelings-

vere spoorwegcyclus terechtkomen. Zowat 25 tot 30% van de leveringen gebeuren onder die vorm. Philips zoekt vanzelfsprekend nog naar middelen met een groter rendement en richtte zich daarvoor tot verschillende vervoerders. Ze combineren meerdere leveringen op een zelfde as. De Philips-verantwoordelijken zijn evenwel van mening dat de spoorweg het vervoermiddel met de beste pijlen op zijn boog blijft omdat hij geografisch gezien alomtegenwoordig is, omdat het vervoer snel verloopt en omdat de spoorweg inspanningen doet om aan zijn klanten de best mogelijke prijs te bieden.

Rechtstreekse vrachtwagen: het nieuwe alternatief

Philips heeft ook een verdelingscentrum te Evere van waaruit in tegenstelling tot Quevaucamps allerhande toestellen en elementen uit het gamma vertrekken. Dit

centrum is voor zijn stukgoedzendingen systematisch op N.M.B.S.-COLLI aangewezen (in 1982 hadden wij het daar reeds over). Doch niet alles reist met de trein. Sedert 12 september 1984 zorgen volledige directe vrachtwagens voor de verdeling aan huis.

Het principe is erg eenvoudig. Wanneer een vrachtwagen kan gevuld worden met wat door 5, 10, 15, 20 of 25 klanten van eenzelfde streek werd besteld, waarom hem dan te Evere laden, te Thurn en Taxis lossen en aan het eind van het spoorwegvervoer een andere opnieuw lossen om de bestelling aan huis af te leveren?

Al die tussenactiviteiten kosten geld en nemen tijd in beslag.

Volledige vrachtwagens dus die het traject Evere - streek van bestemming op dezelfde dag als ze geladen worden afleggen en zo voor een nog sneller vervoer zullen zorgen aan dezelfde voorwaarden, die door de stukgoeddiensten van N.M.B.S.-Colli worden geboden.

Tussen 12 september en 31 december werden 72 werkdagen geteld. In totaal werden in het Philips-verdelingscentrum 270 vrachtwagens geladen, d.w.z. een gemiddelde van 3 tot 4 per dag. Samen hebben die vrachtwagens 80.441 kilometer afgelegd. Dit stemt overeen met een individueel gemiddelde van 298 kilometer per dag per vrachtwagen over het traject Evere - levering - Evere. De afstanden gaan echter van enkele tientallen kilometer tot een record van 466.

In totaal vertegenwoordigen die prestaties 3.066 werkuren. Voegen wij daar nog aan toe dat Philips misschien een goed voorbeeld is om de formule "rechtstreekse vrachtwagen" te illustreren maar dat die niet exclusief voor Philips is voorbehouden. Zij staat open voor elke klant die een volledige vrachtwagen of oplegger vervoert, voor een cliënteel, die in een bepaalde zone is geconcentreerd of in het verlengde van een bepaalde as ligt... voor elke klant die de voordelen wil plukken van snelheid, beperkte behandeling en goed bestudeerde prijzen.

Records en gemiddelden:

- aantal vrachtwagens: 3 tot 4 per dag. Record: 6 op 29 november.
- de afstanden: 298 km per vrachtwagen; de afstanden per vrachtwagen liggen tussen 20 en 466 kilometer.

- verdelingssnelheid: een paar uur in plaats van de algemeen vooropgestelde 24 tot 48 uur. Programmering is echter noodzakelijk.

Wenst u er meer over te weten:
N.M.B.S.-COLLI,
tel.: 02/523.62.40,
toestelnummer 22480.

KORTWEG



NIEUWE INTERNATIONALE OVEREENKOMST

Op 1 mei wordt een nieuwe COTIF van kracht. COTIF staat voor "Convention relative aux transports internationaux ferroviaires" (Conventie betreffende het Internationale Spoorwegverkeer).

Die nieuwe overeenkomst vangt de CIM, de CIV en de aan de CIV toegevoegde overeenkomst. Hij werd in 1980 te Bern ondertekend en is voortaan voor alle internationaal reizigers- en goederenvervoer per spoor van toepassing.

Wat meerbepaald het goederenverkeer betreft vallen hoofdzakelijk op: de vereenvoudiging van de wetteksten, de rationalisering en de modernisering van het vervoercontract en de verbetering in de toestand van de gebruiker.

Nuttige inlichtingen in dit verband zijn op een los blad bijgevoegd.