



# EUROMODAL '97

**Gecombineerd  
vervoer:  
van theorie naar  
economische  
efficiëntie**

*Op woensdag 19 maart 1997 gaven de verantwoordelijken van de Europese spoorwegmaatschappijen, wegtransporteurs en terminaloperators elkaar in Parijs rendez-vous voor de 4de editie van Euromodal. Tijdens de openingsconferentie en vier workshops werden de uitdagingen en toekomstmogelijkheden van het gecombineerd spoor/wegvervoer uitvoerig belicht. Onder meer Eric Peetermans, afdelingshoofd van het gecombineerd vervoer bij B-Cargo, gaf als UIC-vertegenwoordiger een uiteenzetting over de spoorwegvisie terzake. B-Cargo News noteerde enkele opmerkelijke uitspraken.*



EUROMODAL '97

## Interferry: “Investerings in gecombineerd vervoer van het grootste belang”

*Met het oog op de activiteitengroei inzake gecombineerd spoor/wegvervoer, nam Interferry recent de terminals Cirkeldyck (Antwerpen) en Farman (Gent) in gebruik. Adjunct-directeur Wilfried Moons: “Gecombineerd vervoer heeft stimulansen nodig door middel van investeringen in terminals en nieuwe treinproducten.”*

Interferry met als huidige aandeelhouders de NMBS, Ferry Boats en Intercontainer/Interfrigo werd in 1966 opgericht om maritieme containers naar en van de zeehavens van Antwerpen en Zeebrugge per spoor te vervoeren. Inmiddels behoort ook continentale trafiek van containers, wissellaadkisten en opleggers tot de activiteiten van deze treinoperator en Belgisch ICF-agent. “Het aandeel van gecombineerd vervoer in de haven van Antwerpen was tot voor kort erg laag. Het aandeel schommelde de voorbije jaren rond de 5 à 6%. In 1996 bedroeg dit 7 à 8% van het totale containertransport, terwijl 15% minimaal tot de mogelijkheden moet behoren. De stijging is ondermeer te danken aan de opening in augustus 1996 van de Cirkeldyck-terminal, gelegen aan het

Delwaidedok. De terminal heeft een verbeterd treinaanbod en is onder meer rechtstreeks verbonden met Zwitserland, Italië en Spanje via het Express Quality Net van ICF, met München via de Bavaria Express, met het GOS via de Strela, met Duisburg, Athus en Lille via het North European Netwerk en met Rotterdam via de Delta Express en de Port Express. De investeringen beantwoordden duidelijk aan een behoefte, en sindsdien verdubbelde het gecombineerd vervoer in de zone rond het Delwaidedok. De portaalkraan zit nu vaak tegen haar limiet van 650 containers per dag. Volgend voorjaar komt er een tweede kraan zodat de totale capaciteit stijgt van 80.000 naar 120.000 units. Vermits het moment waarop ook de Zomerweg-terminal de maximale capaciteit bereikt (140.000

**N**a Brussel in 1990, Kopenhagen in 1992 en Amsterdam in 1994 organiseerde de Groep Gecombineerd Vervoer van de Internationale Unie van Spoorwegmaatschappijen (UIC) op woensdag 19 maart 1997 voor de vierde keer Euromodal. De internationale conferentie voor gecombineerd vervoer vond deze keer plaats in Parijs, in het kader van SITL (Semaine Internationale du Transport et de la Logistique). De groeiende overheidsbelangstelling voor gecombineerd vervoer - ingegeven door verkeerstechnische en milieumotieven - werd geïllustreerd door het patronaatschap van de Franse staatssecretaris voor Transport Anne-Marie Idrac en Europees Commissaris voor Transport Neil Kinnock.

### Realistische groei

De Euromodal-deelnemers kregen een uitvoerig marktbeeld van het gecombineerd vervoer (GV) voor-

gescheteld. Een samenvatting. Tijdens de eerste Euromodal in 1990 werd een verdriedubbeling van het GV tegen de eeuwwisseling voorspeld. Iedereen weet dat het niet zo'n vaart liep. De euforische prognoses van het eerste uur - ingegeven door de comfortabele Amerikaanse situatie (zeer lange afstanden, weinig of geen interferentie op de lijnen door personenverkeer, ...) - zijn inmiddels getemperd tot meer realistische groeivoorzichten. Eric Peetermans: "In 1984 haalde het GV 70 miljoen ton, in 1994 145 miljoen ton. Een gemiddelde jaarlijkse groei van 7,5%. De eerder langzame groei is deels te wijten aan de talrijke reorganisaties die de spoormaatschappijen momenteel doormaken. Toch vormt het GV gemiddeld zo'n 15 tot 25% van het totale goederenverkeer van de spoorwegmaatschappijen. Voor B-Cargo is dat 22% of 1,6 miljard ton-km. Een verdere groei ziet B-Cargo vooral komen door een intensieve samenwerking met de andere partners in de vervoersketting, zoals de termi-

units) niet meer zo ver af ligt, wordt reeds aan een volgende terminal gedacht."

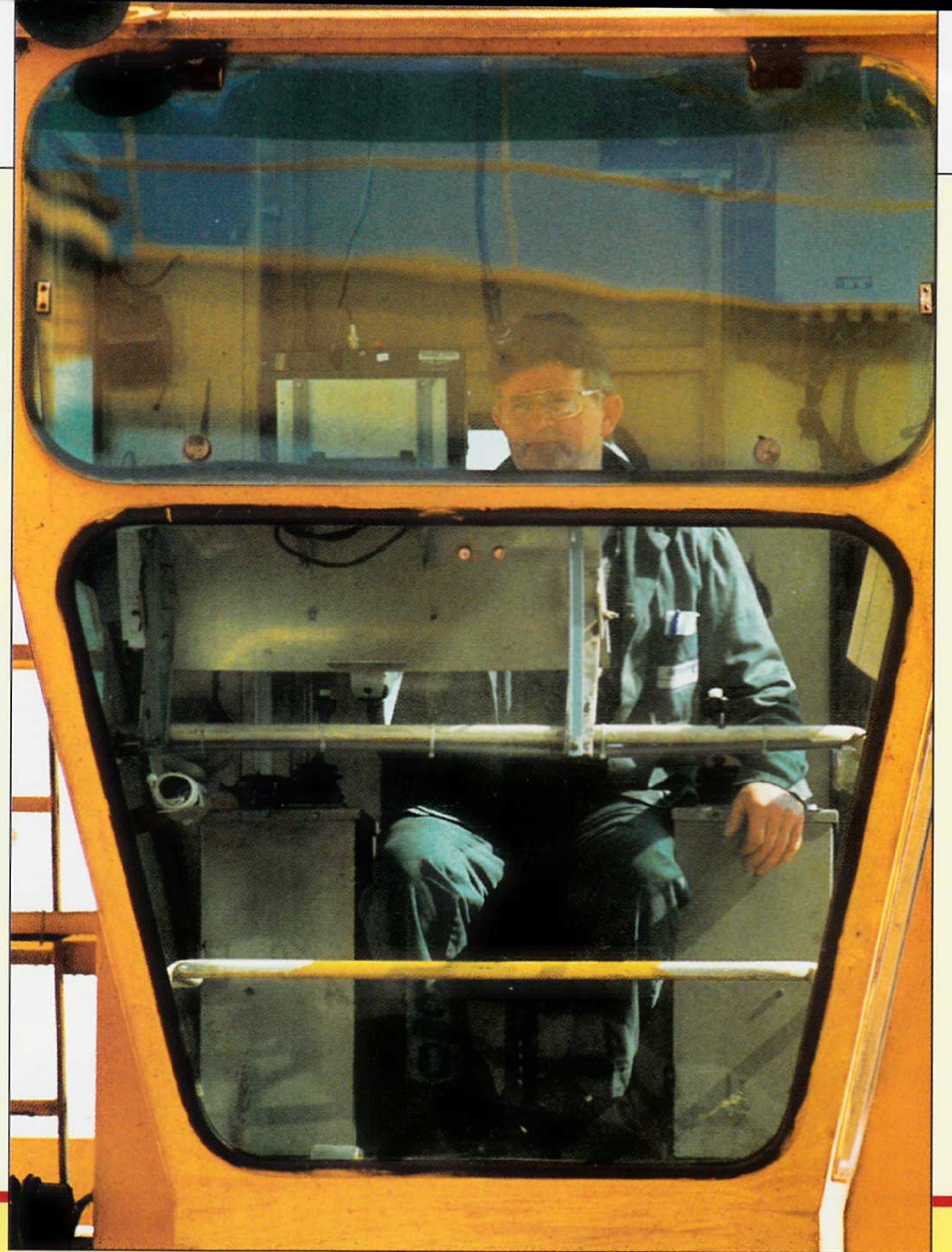
### Globale transportpolitiek

Ook inzake gecombineerd vervoer komt het er volgens Wilfried Moons op aan om de vragen van de markt met de gepaste oplossingen te beantwoorden, wat niet evident is. "Enerzijds zijn verschillende Europese spoorwegnetten in een reorganisatieproces, anderzijds is er de komst van nieuwe treinoperatoren. Dit maakt dat verschillende partijen hun weg aan het zoeken zijn en er geen lange-termijnpolitiek wordt gevoerd, wat de klant nochtans vraagt. Voor een echte doorbraak is daarenboven een globale Europese en nationale vervoerspolitiek nodig, zodat de transportmarkt harmonischer wordt. Enkel indien alle transportmodi op gelijke voet geplaatst worden, is een optimalisatie van de onontbeerlijke samenwerking tussen de spoorwegen en de andere partners in de vervoersketting mogelijk."



## Gecombineerd transport: van theorie naar economische efficiëntie

naloperatoren." Hoe dan ook, iedereen is het er over eens dat er wel degelijk een toekomst is weggelegd voor het GV, gezien de overvolle Europese wegen en de toenemende zorg voor energie en milieu. De voorlopige grootste moeilijkheid blijkt de kostendekking te zijn. UIC-voorzitter Stig Larsson: "Spoorverkeer vergt nu eenmaal grote investeringen voor infrastructuur. Op de een of andere manier zouden de hogere marginale kosten van het wegverkeer (hogere belasting voor het milieu en energiekosten) in het prijskaartje moeten verrekend worden."



EUROMODAL '97

# TRW: investeren in de toekomst

*TRW werd in 1965 opgericht door een aantal wegtransporteurs die samen met de spoorwegen een nieuw concept uitwerkten: het complementaire gebruik van het spoor en weg. Vanuit acht Belgische terminals realiseerde TRW met 73 medewerkers in 1996 het transport van 300.000 T.E.U., goed voor een omzet van ruim 2,3 miljard frank. Volgens Chief Executive Luc Mikolajczak heeft gecombineerd vervoer wel degelijk een mooie toekomst voor de boeg, mits enkele te vervullen voorwaarden.*

Volgens Luc Mikolajczak zijn de intrinsieke voordelen van gecombineerd vervoer weg/rail legio. "Het spoor is zeer geschikt voor het transport van grote hoeveelheden over langere afstanden. De aan- en afvoer tussen de gespecialiseerde terminals en de klanten gebeurt door flexibel wegverkeer. Ook laten de reglementen terzake een grotere belasting per laadeenheid - tot 44 ton - toe. Transporteurs kunnen dus meer goederen vervoeren met minder personeelskosten en minder investeringen." Zoals bekend ontlast het gecombineerd vervoer bovendien in aanzienlijke mate het overvolle Europese wegennet en veroorzaakt het minder milieulast. "Voor eenzelfde transportprestatie vergt spoorvervoer maar een kwart van de energie die het wegtransport nodig heeft. Per dag legt TRW 25 treinen in, wat jaarlijks ruim 150.000 vrachtwagens van de weg houdt," aldus Luc Mikolajczak.



## Gefragmenteerde markt

Volgens directeur-generaal Helmut Draxler van de Oostenrijkse spoorwegen OBB moet de markt gestroomlijnd worden. "Eigenlijk zijn er teveel spelers op het veld. Van de 1.200 Europese terminals genereren er een 100-tal zowat alle business, 100 routes van de ruim 500 zetten 80% van het transportvolume om. De klant stuurt ook aan op 'one stop shopping', één contactpersoon voor het gehele transportproces." Ook John Padalino van de Amerikaanse nieuwkomer op de Europese markt NDX vindt dat "de markt erg gefragmenteerd wordt aangepakt. Iedereen gooit zich te pas en te onpas op het GV." Het feit dat in Amerika 2 miljoen TEU aanzien wordt als een minimaal break-even point voor een operator, spreekt boekdelen. Bovendien nam de concurrentie sinds het opengooien van de Europese grenzen nog toe op de vervoersmarkt, waarbij de transportprijzen onder druk komen

te staan. Armand Toubol, directeur Fret SNCF: "Het GV is goed voor 25% van ons transportvolume, maar vormt slechts 12% van onze omzet."

## Betrouwbare dienstverlening

Jacques Reinquin, directeur logistiek van Hoechst, verwacht "als zeer geïnteresseerde maar kritische klant, een doorzichtige kostenstructuur, een eenvoudige administratieve afhandeling, een goede informatiedoorstroming en bovenal een snelle en betrouwbare dienstverlening. Volgens voorzitter Werner Külper van het IURR (International Union of Rail/Road Combined Transport, de organisatie die de GV-terminaloperatoren verenigt), wordt hierbij in de toekomst veel verwacht van de 'European Freight Freeways', snelle verbindingcorridors zoals de lijn Rotterdam-Antwerpen-Milaan. De grote uitdaging hier is het

## Drie voorwaarden

Men kan dus logisch veronderstellen dat het gecombineerd vervoer een grootse toekomst voor zich heeft. Daartoe moeten volgens Luc Mikolajczak wel een drietal voorwaarden vervuld worden.

"Vooreerst moeten de klanten absoluut kunnen rekenen op een tijdige aankomst. Daartoe zou de betrouwbaarheid van de

spoorwegen moeten worden geoptimaliseerd. Ten tweede zijn de transporttarieven globaal gezien te laag. De laatste jaren zijn de prijzen van het wegverkeer 15 tot 20% gedaald. Die tarievenoorlog moet genormaliseerd worden. Hogere transportprijzen laten nieuwe investeringen om het vervoer per spoor heropwaarderen. Tenslotte zou de commerciële

snelheid van het spoor moeten stijgen. Momenteel is de gemiddelde snelheid 66 km/uur, wat vergelijkbaar is met het wegtransport. Indien we in staat zouden zijn die op te trekken tot 80 km/uur, slaat het spoorvervoer een ónoverbrugbare kloof." Dat TRW alvast in de toekomst gelooft, bewijzen de recente investeringen. Sinds januari 1997 is het interactieve informatiesysteem IRIS (Intermodal Rail Information System) operationeel en werd een nieuwe treinverbinding naar Portugal en Spanje ingelegd. Tevens overweegt TRW de aanschaf van 100 multi-fretwagens, een investering van 216 miljoen frank. Voor het 3de kwartaal van 1998 is de verhuis naar de Brusselse voorhaven gepland, een project in samenwerking met de eerste stuwadoorn in Brussel Smet S.A., de Haven van Brussel en het Brussels Gewest.

