

¡Viva España!

Zowel Spanje als Portugal maken deel uit van de Europese Unie. Hun spoorlijnen zijn echter niet compatibel met die van de andere Europese landen, zelfs niet in een ruime betekenis van het woord. Resultaat: het spoorvervoer van goederen naar of van het Iberische schiereiland stelt een probleem. Om dat op te lossen, hebben de verschillende spoorwegmaatschappijen onlangs een nieuwe structuur opgezet, de UFFL.

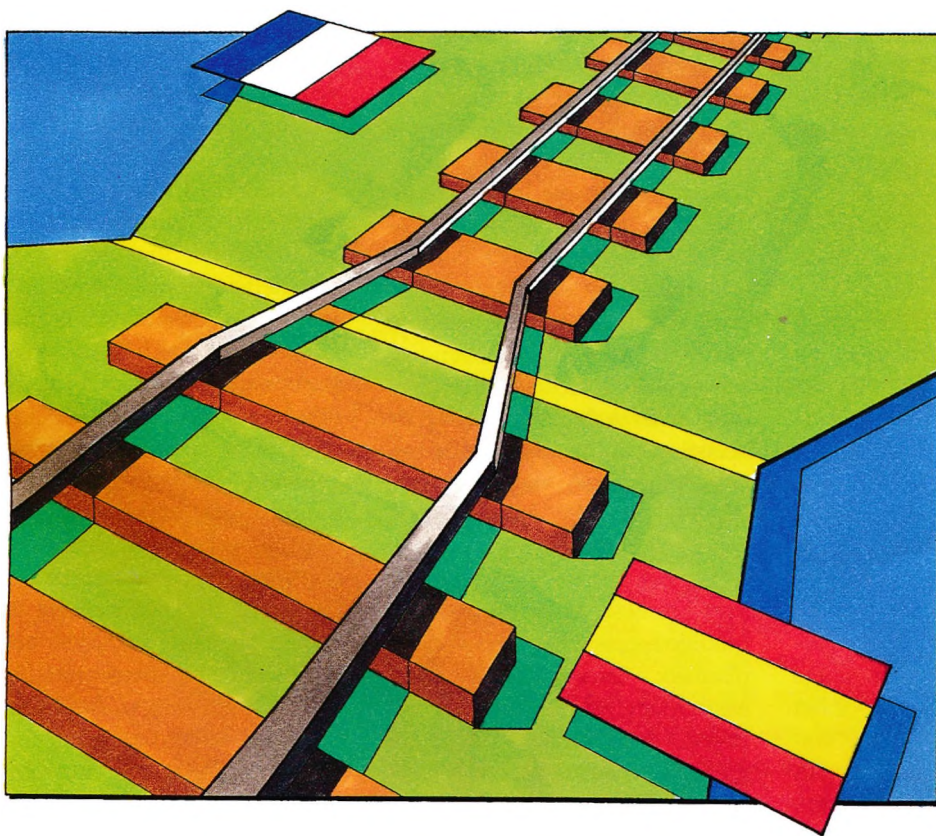
Wanneer een konvooi de Pyreneeën oversteekt, staat het voor een probleem: de spoorbreedte is in Spanje groter dan in de rest van Europa, Groot-Brittannië inbegrepen. Zowel ten westen van

de Pyreneeën (in de steden Hendaye en Irún) als ten oosten (Cerbère en Port-Bou) heeft men oplossingen moeten bedenken om de goederen over de Frans-Spaanse grens te brengen.

Wagen-wagen

De eerste en eenvoudigste formule is het overladen van de goederen. Aan de ene kant van het perron loopt een "Franse" spoorlijn, aan de andere een "Spaanse". Alles wordt overgebracht van de ene trein naar de andere. Deze oplossing is echter niet altijd bevredigend: het overladen gebeurt in de open lucht, wat voor veel goederen "comfortproblemen" stelt. Bovendien beschikt de RENFE (de Spaanse spoorwegmaatschappij) niet altijd over dezelfde types van wagens. Daarom heeft men voor buizen of gekapt stamhout soms voor één "Europese" twee of drie "Spaanse" wagens nodig. Het verkeer in zuidelijke richting is ook kleiner dan dat naar het noorden. Daarom is de RENFE verplicht lege wagens naar de grens te sturen, wat vertraging veroorzaakt en de kostprijs opdrijft.

Om die moeilijkheden te omzeilen, heeft men met behulp van de technologische ontwikkelingen een tweede oplossing bedacht. In Hendaye en Port-Bou rijden de treinstellen gigantische werkplaatsen binnen. Men tilt dan bijna 120 m losgekoppelde wagens op, om de assen van het ene type te vervangen door assen die geschikt zijn voor het tweede deel van het traject. Iedereen die deze techniek heeft gezien is ervan onder de indruk. Ze is ook praktisch: men past ze toe voor goederen op paletten, bepaalde chemische produkten, auto- ➤



onderdelen en enkele types wagens die auto's vervoeren. Wel moet het om materieel gaan waarvan de assen kunnen vervangen worden.

Spoor-vrachtwagen

Zoals Raymond Deprez, markthoofd "internationale betrekkingen" van B-Cargo uitlegt, is deze oplossing echter niet in alle gevallen geschikt. Daarom heeft men aan de westkust, te Hendaye, een nieuwe formule ontwikkeld. De SNCF heeft er een platform gebouwd waar de goederen overdekt van treinwagens naar vrachtwagens kunnen worden overgebracht. Dit verbeterde comfort gaat samen met de mogelijkheid om de goederen op te slaan. Wanneer een trein voor tien uur 's ochtends in Hendaye arriveert, volstaat het de wegvervoerders vooraf te waarschuwen opdat een fabriek in Noord-Spanje de levering nog dezelfde dag zou kunnen ontvangen. Het overladen van wagen naar wagen zou vier dagen extra kosten. Op deze manier kunnen we ook een deur-tot-deur transport realiseren, want sommige bestemmingen hebben geen spooraansluiting of worden slecht bediend. Bovendien maakt de opslag bij de grens het mogelijk om leveringen op verzoek van de bestemming uit te voeren."

"Dat geldt voor de westkust en dus voor bestemmingen als Asturië of Baskenland. Bij de Middellandse Zee heeft men geen gelijkaardige infrastructuur ontwikkeld. Dat heeft heel eenvoudig te maken met plaatsgebrek: de landstrook tussen de bergen en de zee is er zo smal dat men niet over de oppervlakte beschikt om de nodige infrastructuur aan te leggen. De enige mogelijkheid - bij de grens - is het overladen van wagen naar wagen. Voor het overladen van spoor naar vrachtwagen moet men al vroeger stoppen, in privé-

platforms in Perpignan of Le Boulou. Barcelona ligt over de weg slechts 150 kilometer verder, zodat het nog dezelfde dag bediend kan worden."

Voordelen

"De voordelen van het systeem spoor-vrachtwagen liggen voor de hand: snelheid, flexibiliteit, just-in-time. Bovendien leveren we de klant van onze klant een bijkomende dienst (levering à la carte). Deze derde mogelijkheid is momenteel de meest gebruikte, ook omdat veel bestemmingen niet aangesloten zijn op het net. Door een tweede verlading te voorkomen, drukken we de kosten. Dank zij de verschillende mogelijkheden waarover we beschikken, kunnen we de beste oplossing voorstellen voor de problemen van onze klanten. Zo stuurt Sidmar volledige treinen naar Zaragoza. Aangezien General Motors een spoor aansluiting heeft, is het overladen van wagen naar wagen geen probleem. Wanneer het om afzonderlijke wagens gaat, is het interessanter om de vracht van de wagen naar een vrachtwagen over te laden." En Portugal? Raymond Deprez gaat verder: "Om Portugal te bereiken, moeten we lange afstanden door Spanje afleggen. We hebben te lijden van de concurrentie van het maritiem transport, dat het voordeel heeft in rechte lijn te werken. Bovendien zijn er enkele technische problemen, zoals de beperkingen op de belasting van de lijnen en de uitwisselingen van wagens tussen RENFE en CP, de Portugese spoorwegmaatschappij. Hier werkt het gecombineerde transport het best. Maar ondanks de huidige recessie hebben wij grote plannen: verscheidene operators bestuderen een relance van het verkeer door middel van volledige treinen met bijzondere producten. Op die manier zouden we een gedeelte van het mari-

tiem transport kunnen recupereren."

De veranderingen bij de NMBS zijn ook merkbaar bij B-Cargo. Zoals Raymond Deprez benadrukt: "De tijd dat wij uitsluitend locomotiefdiensten leverden en goederen in het ene station ophaalden en in het andere deponeerden is voorbij. De klant wil een volledige service: wij moeten alle details op ons nemen, terwijl hij één globale prijs betaalt. We moeten alle bijkomende problemen oplossen en de klant of zijn bestemming nauwkeurig op de hoogte houden van de plaats waar de vracht zich in reële tijd bevindt. Dat is een verschil met het maritiem transport, waar men pas bij aankomst - die weinig nauwkeurig in de tijd te bepalen is - het spoor kan terugvinden van een container in de lading van een schip."

"U begrijpt dat de toepassing van deze verschillende oplossingen een strakke programmatie vereist, ongeacht het systeem dat men kiest," besluit Raymond Deprez. "Met dat doel - en om de dialoog tussen de spoorwegnetten verder te verbeteren - hebben we een nieuwe cel in het leven geroepen, de Spaans-Franse Vrachteenheid. Zij zal het mogelijk maken de samenwerking tussen de Franse, Spaanse en Portugese netten te ontwikkelen en het spoorverkeer tussen het Iberische schiereiland en de rest van Europa uit te breiden. In het station van Irún is ze reeds operationeel." Dat is echter de interne keuken. Het belangrijke is de voortdurende verbetering van de door de spoorwegen aangeboden diensten. Zo verklaart men bij Glaverbel dat het verkeer met Spanje de totale kwaliteit benadert. Door hun transporttechnieken aan te passen, hebben de spoorwegen het verloren volume sterk verminderd. Pure winst voor Glaverbel en zijn Spaanse klant. ■