

50.000 treinen

Al sinds 1963 pendelen de bekende blauwe Ford-treinen met onderdelen tussen de fabrieken in Keulen en Genk. Onlangs werd deze trafiek uitgebreid. Medio oktober 1994 vlagde Peter Heller, algemeen directeur van Ford Genk, de 50.000ste trein in de Limburgse fabriek voor auto-assemblage af. Het ziet er sterk naar uit dat het lang geen 30 jaar zal duren voor er kan geklonken worden op de volgende 50.000 treinen.



Momenteel produceert Ford Genk, de grootste Belgische auto-assembleur, de modellen Mondeo en Transit. Voor het vervoer van deze afgewerkte auto's worden klokvast pendeltreinen ingezet. Dagelijks rijden vijf bloktreinen naar het Duitse Neuss. Naar Zeebrugge vertrekken er vier per dag. Deze dagen wordt alles in gereedheid gebracht om ook een dagelijkse shuttle naar het Verenigd Koninkrijk op te starten. In totaal vervoeren deze pendeltreinen 1400 auto's per dag. Dat stemt overeen met ongeveer 65 % van de totale productie in Genk. Ook voor de toelevering doet Ford Genk een beroep op het spoor. Nu worden ook onderdelen van de Ford-kunststoffabriek in Berlijn per spoorwagengaan aangeleverd.

Hoofdpartner

Bij de plechtige afvlagging vertrouwde Peter Heller ons

toe: "Wij maken bewust gebruik van het vervoer per spoor omdat het perfect aansluit bij onze distributie-doelstellingen. Bovendien levert de trein een niet te onderschatten bijdrage tot milieubewust ondernemen. Sta me toe twee van de belangrijkste directe effecten op het milieu te vermelden. Ten eerste : minder druk vrachtverkeer op de weg betekent minder files en dus meteen ook minder energieverpilling, minder verkeerslawaaï en meer verkeersveiligheid. Ten tweede : betere, vlottere verkeersstromen in het belang van ons allen. We winnen er zelf als bedrijf ook bij. Uiteindelijk betekent dit immers minder energieverbruik en meer rijplezier voor onze klanten."

Over de economische impact van de transportlogistiek bij Ford Genk vernamen we graag wat meer. In zijn repliek wees Heller allereerst op enkele voorname elementen

van het transportdossier: de verwachte verdere stijging van de transportvolumes (op bepaalde hoofdasen tot ruim 40 % tegen het jaar 2000), de mogelijkheden van de Kanaaltunnel en de draaischijf-functie van de Benelux in de grote verkeersstromen, zeker ook in de automobielsector. Concludeerde hij: "Dit alles zal leiden tot een nieuwe, meer concurrentiële omgeving." Maar hoe speelt Ford Genk daar concreet op in ? Reageerde Heller: "Dat gebeurt in nauwe samenwerking met onze partners, onder wie de NMBS één van de belangrijke is. Als onze hoofdpartner gedurende 30 jaar speelt de NMBS hier samen met ons een pro-actieve rol. Op logistiek vlak streven we ernaar de benodigde onderdelen just-in-time aangeleverd te krijgen en de afgewerkte wagens snel, kwaliteitsbewust en efficiënt naar onze klanten te vervoeren.

50.000 treinen



Mega-distributieplein

Om een verdere verbetering van het distributiesysteem te verwezenlijken, werd zopas een nieuw logistiek project uitgewerkt. Beklemtoonde Heller: "Dat gebeurde in nauwe samenwerking met de spoorwegen." Hij voegde er in één adem ook het resultaat aan toe: "In plaats van vanuit de verschillende Ford-fabrieken in Genk, Keulen en Saarlouis de afgewerkte voertuigen per trein of vrachtwagen te versturen, wordt het grootste gedeelte van deze productie nu met klokvaste pendeltreinen naar een nieuw mega-distributieplein in Neuss gevoerd. Daar worden de wagens, alweer gebruik makend van klokvaste shuttle-treinen, verder vervoerd naar hun eindbestemming in

Duitsland, Denemarken, Oostenrijk, Zwitserland en zelfs Italië."

Op hun terugreis naar Neuss nemen de treinen in München BMW's mee. Deze auto's zijn bestemd voor Noord-Duitsland. Merkte Heller daarbij op: "Zo worden lege, onnodige transporten vermeden, wat zowel transport-economisch als ecologisch een bijzonder voordeel inhoudt." Niet alle afgewerkte auto's worden naar Neuss getransporteerd. De wagens voor Groot-Brittannië gaan rechtstreeks vanuit Genk op de trein naar Zeebrugge. Zo verloopt het ook met de nieuwe wagens voor Le Boulou en Boucau in Frankrijk. Gemiddeld gaan er 204 auto's mee met deze twee nagelnieuwe pendeltreinen. Naar Zeebrugge worden er dagelijks 863 vervoerd, verdeeld over de vier pendeltreinen.

Revolutionair

Louis Devillers, bestuurder-directeur B-Cargo, was eveneens van de partij bij de plechtige afvlagging. Hij roemde de nieuwe logistieke benadering, waarin Ford een heuse pioniersrol vervuld heeft. Het concept dat gebaseerd wordt op een mega-center (zoals Neuss) als draaischijf, spreekt hem ten zeerste aan.

Commentarieerde Devillers: "Het systeem biedt het voordeel dat de fabriek in Genk ontlast wordt van veel plaats opslopende en dure voorraden. Het maakt het mogelijk de volledige Mondeo-productie die in Europa verdeeld moet worden, optimaler en rationeler te beheren."

Eind augustus, nauwelijks zeven maanden na het praktisch opstarten van het concept, waren er vanuit Genk al meer dan 900.000 voertuigen

in Neuss aangekomen. Dat stemt overeen met een gemiddelde van vier treinen met 18 spoorwagens per dag. Devillers had nog meer interessante gegevens op zak. Hij becijferde dat Ford Genk tot voor kort ongeveer 170.000 voertuigen aan het spoor toevertrouwde per jaar. Dat komt neer op zowat 14.000 spoorwagens. Voegde Devillers er nog aan toe: "Dankzij het groeiend succes van de Mondeo zou dit cijfer sterk moeten kunnen stijgen. In het eerste semester van 1994 hebben we, alleen al op de verbindingen Genk-Zeebrugge en Genk-Neuss, 14.286 spoorwagens ingelegd. Er moet tevens de nadruk op gelegd worden dat Ford de eerste Europese autoconstructeur is om uit te pakken met dit revolutionaire logistiek systeem dat gebaseerd is op een mega-center."

Barometer

Tot slot bekeek Louis Devillers de vlotte samenwerking tussen de autosector en de spoorwegen. Lachte hij: "Meestal worden de auto en de trein als zware concurrenten beschouwd. Nochtans kan de ene echt niet zonder de andere bestaan. Zelfs vooraleer een auto vorm krijgt, hebben hele treinen grondstoffen en grote hoeveelheden onderdelen naar de montageketens vervoerd. De auto-industrie is trouwens één van de voornaamste barometers van de hedendaagse economische bedrijvigheid en een ontzettend belangrijke sector in de Belgische nijverheid. Op wereldvlak assembleren we nog altijd de meeste auto's per inwoner. Dat danken we aan onze gunstige ligging in het hart van de Europese Unie, aan de ervaring en de grote bekwaamheid van onze werknemers en aan de goed

Als de auto de trein neemt

uitgebouwde communicatienetten."

Dat impliceert dat de autonijverheid ook een belangrijke partner voor B-Cargo is.

"Jazeker," gaf Devillers toe. "Door een aanzienlijke transportcapaciteit te bieden, spelen de spoorwegen al ettelijke jaren een actieve rol bij de bevoorrading en de verdeling van de producten van de automobielsector. Het globaal verkeer in deze bedrijfstak omvat jaarlijks ongeveer 150.000 spoorwagens."

Devillers had nog een aangename verrassing in petto voor grote spoorklanten als Ford. Verklaarde hij: "Het herstructureringsplan 'Goederen', dat onlangs door de Raad van Bestuur aanvaard werd, moet aan de grote klanten een betere dienstverlening en een grotere betrouwbaarheid garanderen. In dit verband kunnen we nog vermelden dat de kosten voor aansluitingssporen in de toekomst volledig door de NMBS gedragen zullen worden. Met "grote klanten" bedoelen we hoofdzakelijk degenen die een beroep doen op de techniek van de gesloten treinen."

Volgende afspraak bij het vertrek van de 100.000ste trein uit Genk.

Voor alles is er een eerste keer. Het spoorverkeer ontsnapt niet aan deze regel. Zo zette op 14 december 1994 een trein van 22 wagens, beladen met Renaults, vanuit het station van Vilvoorde koers op Groot-Brittannië, via de Chunnel. Een première.

De trein vertrok 's avonds uit Vilvoorde en kwam 's anderendaags in de late namiddag aan te Southampton (Zuid-Engeland). Om meer dan één reden was dit een bijzondere gebeurtenis. De 22 vier-assige en 31 meter lange STVA-wagens met dubbele vloer, vormden van kop tot staart een lint van ongeveer 700 meter. De gewone lengte van de treinen op ons net komt nochtans slechts in de buurt van 600 meter.

Een ander opmerkelijk gegeven was dat de 336 auto's aan boord, eens gelost, een file van

anderhalve kilometer zouden kunnen vormen op de Engelse wegen.

Het laden van de wagens gebeurde door de Compagnie d'Affrètement et de Transport (CAT - BELGE), een Renault-filiaal.

December 1994 is dus een mijlpaal in de geschiedenis van het spoorvervoer: voor de eerste keer besliste een grote autoconstructeur om de Eurotunnel te nemen vanuit België. De nieuwe spoorpiste schept trouwens mooie verwachtingen voor deze niche, gezien binnen de veertien dagen reeds drie andere transporten de eersteling opvolgden.

De krantekoppen haalde de eerste autotrein onder het Kanaal niet, maar wij vonden het wel de moeite waard om er een kolommetje aan te besteden.

