



Goederentransport

# Puik perspectieven

Ongetwijfeld was 1994 een belangrijk jaar voor het vrachtvervoer van de NMBS. De afspraak werd niet gemist. Het goederentransport knoopte opnieuw aan bij voortreffelijke resultaten. Wilfried Moons, NMBS-afdelingschef Planning Goederen, blikt even terug. En kijkt vooral vooruit.

**W**e zijn sterk vooruitgegaan in de markten waarin we absoluut betere resultaten willen. Dat is beslist het belangrijkste in de analyse van 1994," zo begint Wilfried Moons zijn doorlichting van de recente resultaten. Het goederentransport heeft een ronduit uitstekend jaar achter de rug. Alleen het aantal ton van het binnenlands verspreid verkeer daalde licht. Maar dit type verkeer staat niet bovenaan op de prioriteitenlijst. "Klopt", geeft Moons toe, "maar dat betekent zeker niet dat we dat vervoer zouden afbouwen.

Integendeel, we willen ook op dat gebied ons mannetje staan waar we dat competitief kunnen. Alleen trekken we niet langer onrendabele en niet performante trafieken aan." Bijzonder goed nieuws komt er van het gecombineerd vervoer, dat er een royale 20 % op vooruitging. De gesloten treinen stegen eveneens met stip: met nagenoeg 8 %. Gaat Moons verder: "Globaal gezien vervoerden we in 1994 ongeveer 63,4 miljoen ton, een stijging met 9,9 % ten opzichte van 1993. Dat was echter een zwak jaar. Het verlies ten opzichte



# Puik perspectieven

van 1992 (62,3 miljoen ton) hebben we nochtans meer dan goedgemaakt."

## Alweer nieuwe EurailCargo

Dit betekent zeker niet dat de NMBS en haar goederenafdeling B-Cargo nu op hun lauweren rusten. De puikere resultaten worden gewikt en gewogen in het licht van performante perspectieven. Neem nu het grensoverschrijdend verspreid verkeer. In die belangrijke niche wordt zeker de troef van de kwaliteitstreinen EurailCargo nog beter uitgespeeld. Even opfrissen: een EurailCargo-goederentrein bundelt afzonderlijke of kleine groepen wagenladingen. Hij brengt ze gegarandeerd klokvast naar vaste buitenlandse bestemmingen, net als een internationale reizigerstrein. Door de rechtstreekse lijn, het uitschakelen van stilstand aan de grens en het terugdringen van rangeringen tot een absoluut minimum, wordt enorm veel bespaard op tijd en kosten.

De EurailCargo's doen het meer dan uitstekend. Zo stij-



gen, bijvoorbeeld, de Scaldo naar Oostenrijk met 32 %, van Oostenrijk met 47 %, de Norlink naar Zweden met 16 % en van Zweden zelfs met 100 %. Vorig jaar al kwamen er twee lijnen bij: de Belalpia naar de regio München en westelijk Oostenrijk, en de Belvetic, die naar Bazel rijdt en daar aansluiting geeft naar alle belangrijke Zwitserse stations. De overige EurailCargo's pendelen tussen een Belgisch vormingsstation en Zuidoost-Frankrijk (de Interdelta), Scandinavië (de Norlink), Midden- en Zuid-Duitsland (de Cargo Bayern), Wenen en oostelijk Oostenrijk (de Scaldo). Vorig jaar werd de maximaal toegelaten tonnage van de Norlink en de Scaldo opgetrokken van 1300 tot 1600 ton. Vertrouwt Moons ons toe: "De Deutsche Bahn heeft het succes van de EurailCargo's goed in de gaten. Ze heeft ervoor de nieuwste, sterkere locomotieven ingezet."

Moons heeft een primeur in petto: "In mei 1995 gaat de Norlink-II van start. Het verschil? De huidige Norlink vertrekt eigenlijk op de ochtend van dag-B op de verzamelplaats in Kinkempois. Tijdens de nacht van dag-A naar dag-B worden de wagens enkel naar Kinkempois gereden. Deze lijn blijft behouden, maar krijgt er de Norlink-II naast, die al meteen 's avonds van dag-A vertrekt, zodat hij op dag-C al tot vrijwel in het midden van Zweden geraakt. De Norlink-I garandeert dat slechts voor een aantal plaatsen. Wie zijn vracht iets verder wil, moet wachten tot dag-D. De Norlink-II zal in in Merelbeke vertrekken en wagens opnemen in Hasselt en eventueel in Montzen. Er wordt voornamelijk gemikt op transporten uit Zeeuws-Vlaanderen, de regio Zeebrugge-Gent (met onder meer trafiek voor Volvo) en de regio Hasselt (met onder meer





staal voor ALZ en SMG in Genk)."

## Doorbraak gecombineerd vervoer

Voor het gecombineerd vervoer bracht 1994 onmiskenbaar dé doorbraak. "De toename met ruim 20 % danken we niet alleen aan de verbeterde conjunctuur en de dichtslibbende wegen. Het succes moeten we in hoge mate toeschrijven aan onze verbeterde kwaliteit," analyseert Moons. "Belangrijk hierbij is ons naaf en spaak-concept, beter gekend onder de Engelse benaming hub and spoke. Dit kwam tot stand in nauwe samenwerking met de verschillende netten en met partners. Ik vermeld hier het Qualitynet van Intercontainer, dat in België vertegenwoordigd wordt door Interferry en Metz-Sablon als draaischijf gebruikt. Daarnaast is er Cortax van TRW, waarbij zendingen uit gans het land

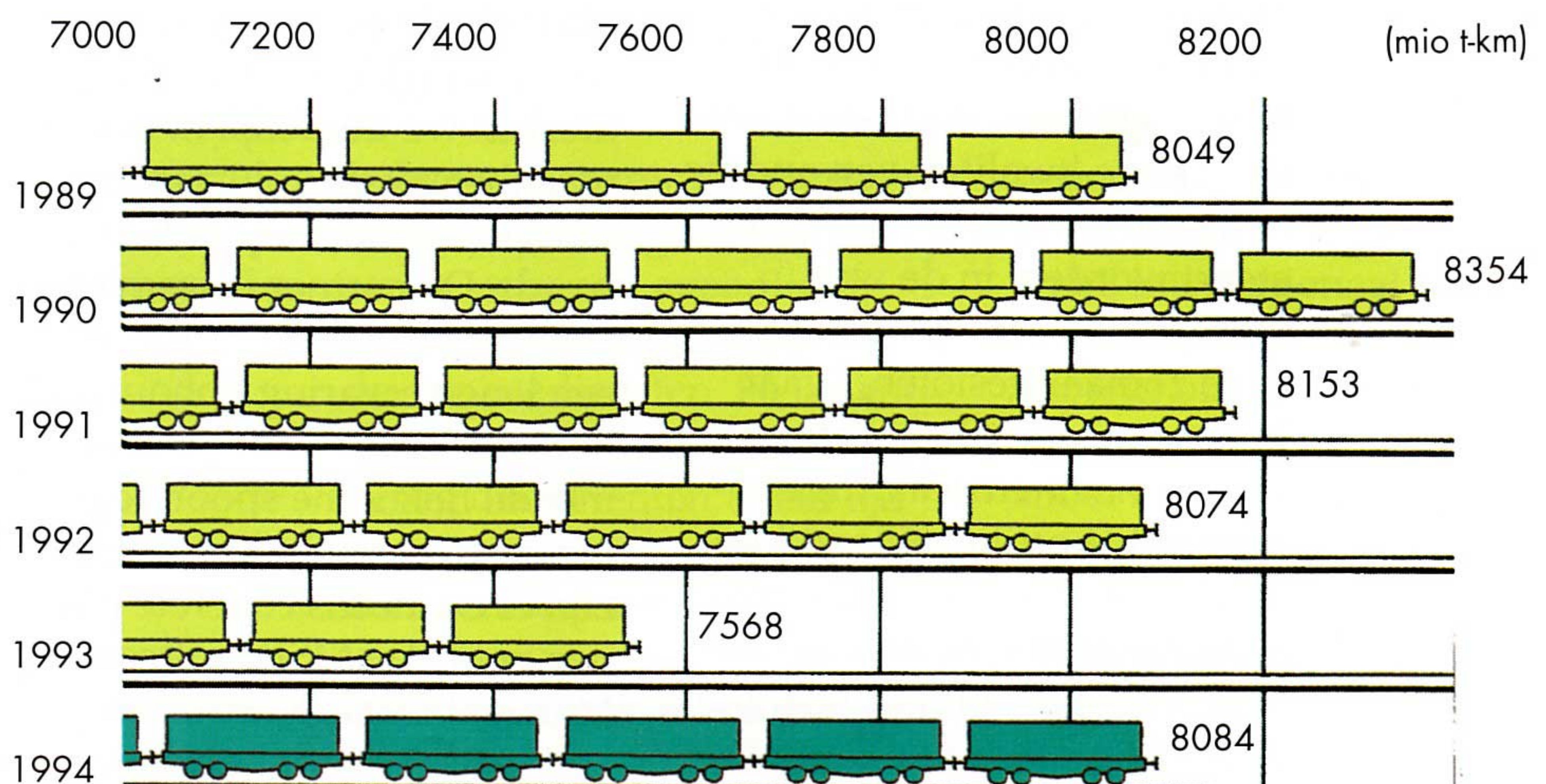
samenkomen in Schaarbeek en van daaruit in gesloten treinen verder reizen."

Bij het naaf en spaak-concept worden de verschillende terminals met "antennetreinen" (de spaken) aangesloten op een draaischijf (de naaf). Daar worden de "antennes" gerangeerd en worden de wagens opgenomen in treinen die rechtstreeks naar hun buitenlandse bestemming gaan. Deze bestemming kan een belangrijke terminal zijn of een buitenlandse draaischijf zoals Milano of Port Bou. Het grote voordeel van dergelijke systemen is de betrouwbaarheid en het feit dat men alle verbindingen kan aanbieden. "Zelfs al meteen bij het opstarten van een nieuwe terminal kan je met zo'n systeem onmiddellijk alle verbindingen aanbieden," vervolledigt Moons.

Om de verbeterde kwaliteit en

het betere aanbod te beklemtonen, gaat hij verder: "Het opstarten van Dry Port Muizen, samen met onze partner Ferry-Boats, was een andere mijlpaal in 1994. De term is hier niet slecht gekozen, vermits de echte mijlpaal vlakbij in Mechelen - het inititiële knooppunt van het Belgisch spoorwegnet - staat. Via Dry Port Muizen spelen we in op de opening van de Kanaaltunnel, door een rechtstreekse verbinding met Willesden (bij Londen) op te starten. Er zijn echter ook verbindingen met Duisburg, Spanje en Marokko, Frankrijk en de draaischijven Schaarbeek, Metz en Muizen zelf. In Muizen hebben we immers ook een draaischijf voor het binnenlands containerverkeer opgebouwd. Dry Port Muizen heeft dan ook een riant toekomst."

### Goederenvervoer per wagenladingen







## Betere oogst

"U merkt het, we stoten niet zomaar bedieningspunten of trafieken af," lacht Moons, die van de gelegenheid gebruik maakt om enkele kwakkels recht te zetten. Het herstructureringsplan voor het goederenverkeer werd hier en daar erg selectief gepresenteerd. Het werd voorgesteld alsof de NMBS en B-Cargo zomaar aansluitingen en diensten zouden afschaffen. Niets is minder waar. Er worden wel enkele onrendabele en oncompetitieve bedieningspunten gesloten. Dit komt echter neer op wieden om een betere, rijkere en grotere oogst te krijgen.

"Bij de vermelding dat 30 % van de bedieningspunten buiten dienst gesteld worden, heeft men er lang niet overal aan toegevoegd dat het in werkelijkheid gaat om welgeteld 1,87 % van het aantal wagens en minder dan 1 % van de omzet. Daarvoor hielden we 30 % van de installaties open. Dat is niet alleen een ontzettend hoge kost, maar staat ook een betere kwaliteit van andere bedieningspunten, die nu versterkt worden, in de weg."

"Bovendien hebben we nergens zomaar gesloten," gaat Moons verder. "Installaties die zonder noemenswaardige bijkomende kosten bediend kunnen worden of die een enorme potentie naar toekomstige trafieken hebben, blijven behouden. We gaan dus zeer prag-

matisch tewerk. Van een lineaire afschaffing is geen sprake."

## Boom bij spits af

Tot de verbeterde kwaliteit behoort ook de oprichting van multifunctionele spoorplatforms (MSP's). Zoals het gecombineerd vervoer zijn geschikte terminals en dry ports kent, krijgt het conventioneel vervoer nu hypermoderne MSP's met een sterke service. "Dit past in het perspectief van het aanbieden van een totaal logistiek concept," legt Moons uit. "We willen de klant desgewenst een deur-tot-deur met een all in-garantie kunnen geven. Die trend leeft trouwens sterk in de industrie. Bovendien kunnen ook klanten zonder eigen spooraansluiting op die manier een beroep doen op het spoor. Het eerste en/of het laatste deel wordt dan afgelegd met de vrachtwagen of oplegger."

Essentieel bij de oprichting van MSP's is de samenwerking met een industriële partner. Dat merken we duidelijk in Boom, waar het eerste volwaardige MSP in mei 1995 operationeel wordt. De partner is wegvervoerder NV DE VOS, die al een lange ervaring opbouwde in het deur-tot-deur-systeem met de Belgische spoorwegmaatschappij. Ondertussen zijn er eveneens concrete plannen voor een MSP in Bressoux, Manage, Genk, Kortrijk en Schaarbeek. Voor bepaalde

zogenaamde "houtstations" wordt een aparte organisatie voorzien.

## Kwaliteitscharters

We ronden het overzicht af met het actuele thema bij uitstek: de "kwaliteitscharters". Legt Moons uit: "We sluiten nu al kwaliteitscontracten af, waarbij we ons inpassen in de filosofie van integrale kwaliteitszorg of ISO 9002-normen van de klant. We schrijven ons dan in dergelijk systeem in voor welbepaalde trafieken. Alle wagens daarvoor volgen we centraal op. Als er nog maar een probleem dreigt de kop op te steken, lichten we de klant onmiddellijk in. Het kan immers ontzettend belangrijk zijn dat een klant tijdig weet dat een bepaalde trein een uur vertraging oploopt."

De NMBS en B-Cargo kregen al zeer positieve reacties op de kwaliteitscharters. "We gaan nu resoluut verder op die ingeslagen weg," besluit Moons. "Het leveren van een zo maatgericht mogelijke kwaliteit is onze hoogste prioriteit. Het ontwikkelen van een optimale dialoog met de klant is dus cruciaal." Moons' slotzin vat de kwaliteitsgerichtheid van de NMBS en B-Cargo even beknopt als treffend samen: "Het transport eindigt voor ons niet meer in het station, maar bij de klant."