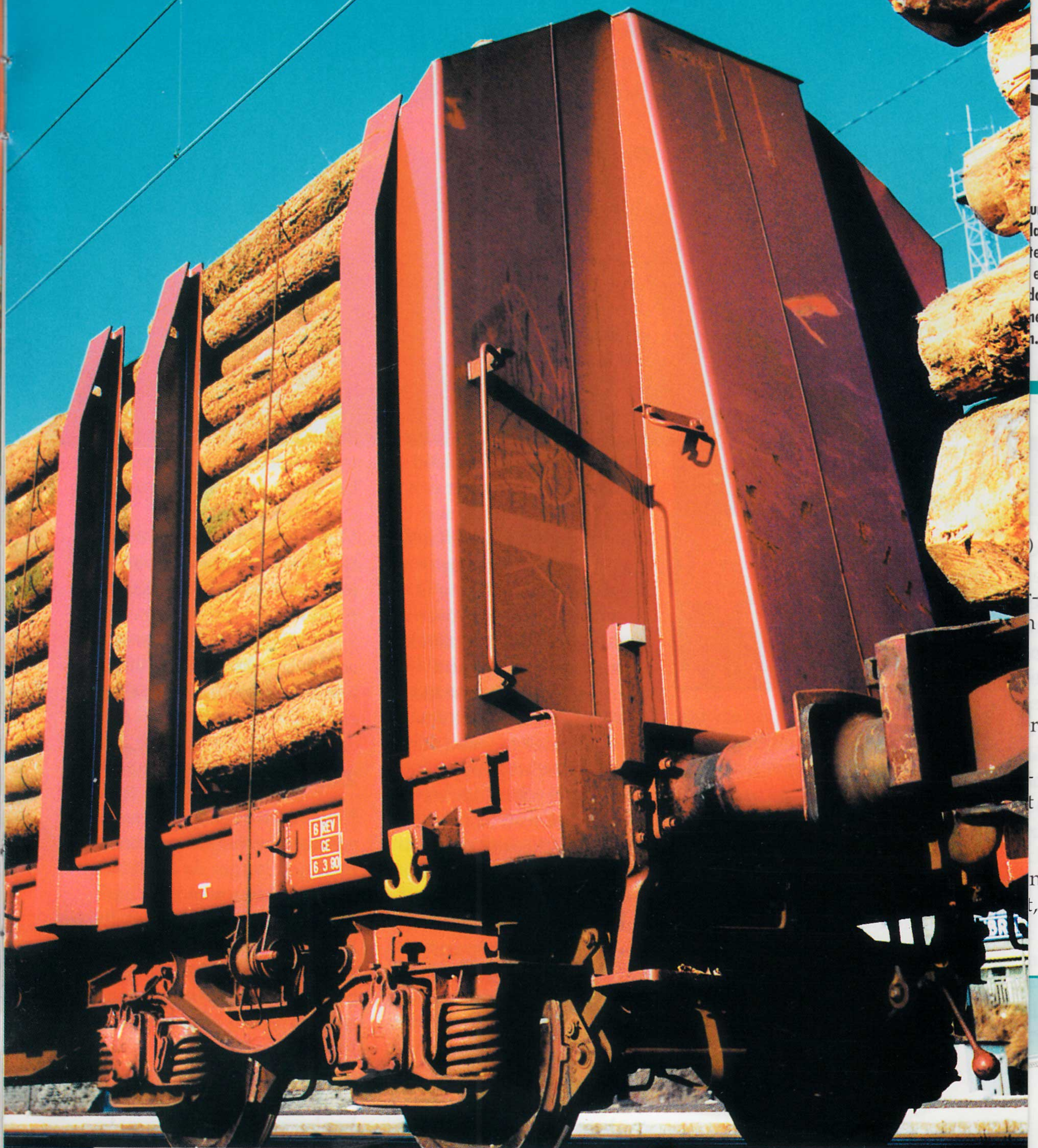


HOUT *stations*



AFDELING HOUT EN PAPIERWAREN
Raymond Deprez
Produktmanager
Tel: (02) 525.46.63
Fax: (02) 525.46.55

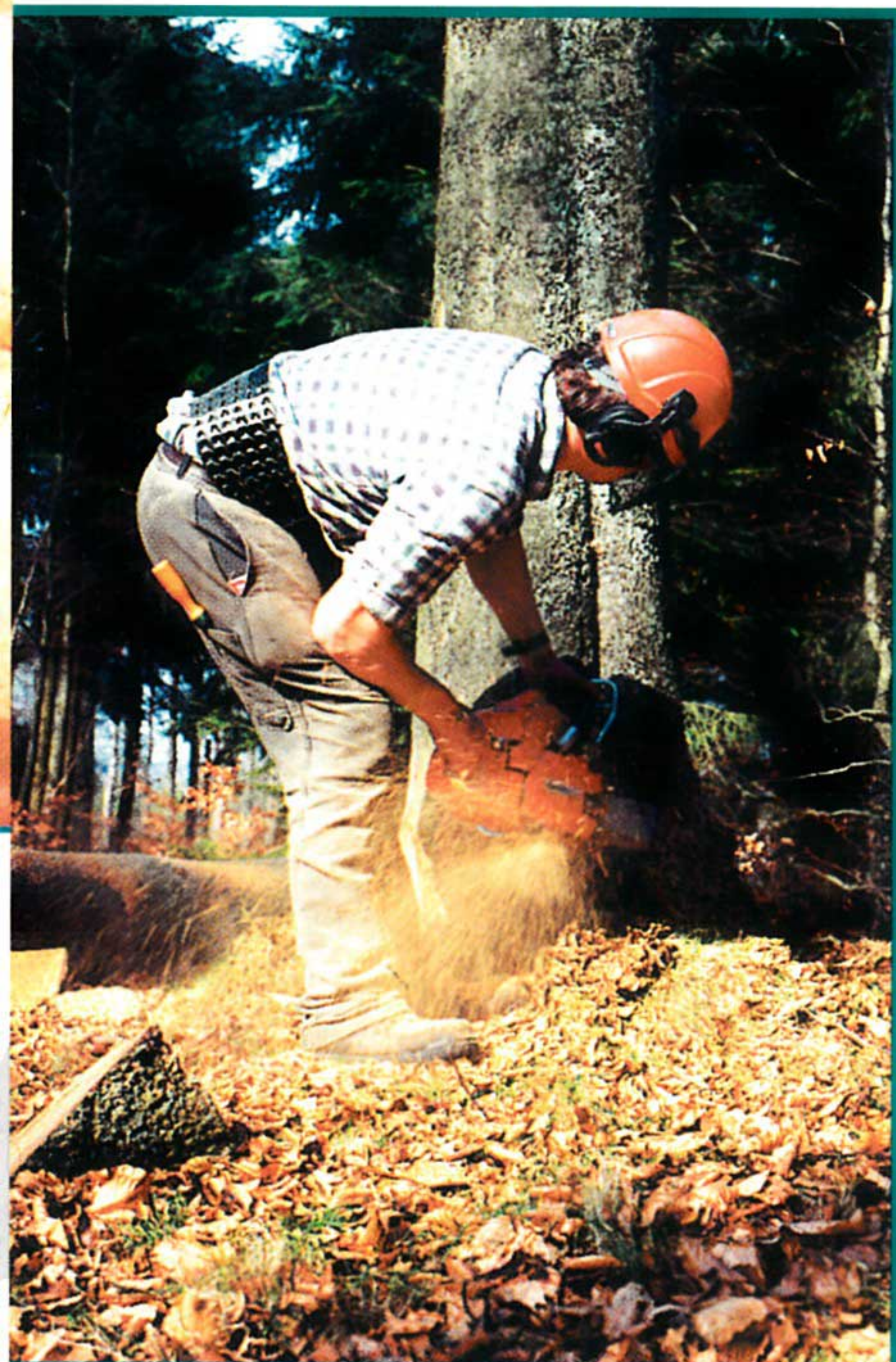
FILIAAL IN BERTRIX
Christian Bizon
Vertegenwoordiger "houtstations"
Tel: (061) 41.31.95
Fax: (061) 41.50.95



B-Cargo en de houtsector

Actief partnerschap

Twee jaar geleden kondigde B-Cargo op de beurs van Libramont een reorganisatie in de diepte aan van het houtvervoer. De doelstellingen waren het drukken van de kosten en het ontwikkelen van de diensten, in nauwe samenwerking met de protagonisten van de houtsector.



Om de kwaliteit van de diensten te verhogen, besliste B-Cargo de organisatie van het houttransport grondig te wijzigen. Vroeger werd het hout geladen in een dertigtal verschillende stations. Sommige daarvan werden zelden gebruikt. Een andere zwakte was dat het vervoer meestal gebeurde met individuele wagens. Dit deed de kosten stijgen voor een weinig efficiënte service. Een ingrijpende rationalisering drong zich dus op. De nieuwe benadering is eenvoudig. Het vervoer wordt voortaan verzameld in treinstellen van minimum 500 ton en waar mogelijk in gesloten treinen. De voordelen hiervan zijn legio: een scherpere prijs, kortere vervoertijden en grotere betrouwbaarheid. Om het verkeer te kunnen concentreren en de infrastructuur optimaal te verzorgen, was het noodzakelijk het aantal laadpunten gevoelig te verminderen.

De mening van de klant

Alvorens de nieuwe formule te lanceren, stelde B-Cargo aan de klanten - overwegend houthandelaars - een echt partner-

schapscontract voor. Door middel van een brede enquête konden de klanten hun mening en hun wensen kenbaar maken. Uit de analyse van de rondvraag doken enkele belangrijke regels op die de houtstations in acht moeten nemen.

- * De stations moeten goed gelegen zijn, in het hart van de voornaamste houtwinningsgebieden. Tevens moeten ze gemakkelijk toegankelijk zijn via de weg. Er kan immers geen sprake zijn van het doorkruisen van dorpskernen met vrachtwagens die stammen van 25 meter vervoeren.

- * De goederenkoeren moeten voldoende ruim zijn, met voldoende plaats voor het laden van de treinstellen en gesloten treinen.

- * Lange vrachtwagens moeten er moeiteloos alle vereiste bewegingen kunnen maken.

- * Ten slotte wenst de houtsector er te kunnen beschikken over voorlopige opslagruimte.

Zes houtstations

In het kader van een betere service was het dus ondenkbaar nog langer de zelden gebruikte lijnen of installaties te onderhouden. Het kwam er op aan het hele verkeer te concentreren in bepaalde aangepaste stations, met een strategische ligging ten overstaan van het potentieel van de sector en een goede bereikbaarheid over de weg.

Voortgaande op de wensen van de klanten werden zes stations uitgekozen:



Mariembourg, Marloie, Bertrix, Vielsalm, Marbehan en Aarlen. "In een eerste fase spitsen we onze inspanningen toe op Bertrix", legt commercieel vertegenwoordiger Christian Bizon van B-Cargo uit. "Omwille van de hoge commerciële vraag was het dringend daar grote aanpassingen door te voeren. Bertrix biedt uitstekende groeivoorzichten."

Reeds een jaar na deze beslissing bleek Bertrix een verantwoorde keuze te zijn. Het succes van dit station bevestigt dat de nieuwe aanpak van B-Cargo werkt. Bijgevolg zette B-Cargo de volgende stap: het bestuderen van de noodzaak om progressief de stations van Marbehan en Vielsalm uit te rusten. Aarlen en Marloie hebben reeds een kwali-

teitsinfrastructuur. "De aanpassingen gaan gepaard met omvangrijke commerciële acties om onze nieuwe dienstverlening bekend te maken", vult Christian Bizon aan.

In een volgende etappe zal de bediening van deze stations volledig worden herkend in functie van de behoeften van de klanten. "Dit vergt een reorganisatie van het vervoerplan", zegt Christian Bizon. De NMBS organiseert immers nog steeds de dagelijkse verplaatsing van de wagens, terwijl dit niet altijd noodzakelijk is. Bovendien geven de houthandelaars er de voorkeur aan dat de spoorwagens 's ochtends vroeg in het station aankomen, in plaats van tegen de middag zoals nu nog het geval is. Zo zouden de vrachtwagens

het hout al kunnen overladen vanaf het begin van de werkdag. Dat levert hen een tijdsbesparing op.

Al deze maatregelen in uitvoering of in voorbereiding stellen B-Cargo in staat om aan de houtsector een service te verlenen die qua kwaliteit vergelijkbaar is met deze die het aan andere economische sectoren garandeert. Ze bieden de NMBS en B-Cargo bovendien de gelegenheid om de recent door enkele crisissen getroffen houtsector een stevig duwtje in de rug te geven.



Infrastructuur

Het succes van Bertrix

De houtstations van Bertrix, Marloie en Aarlen zijn volop operationeel. De grondige aanpassing van Bertrix gold trouwens als test voor de nieuwe formule. De wedenschap werd gewonnen.



Vooraleer de nieuwe formule definitief op de sporen te zetten, verkoos B-Cargo te focussen op één station, Bertrix, voor een natuurgetroutwe proef. De ervaring bleek bijzonder vruchtbaar. "We mogen spreken van een totaal succes", bevestigt commercieel vertegenwoordiger Houtstations Christian Bizon. "Het lijkt er zeer sterk op dat we dit jaar het vervoer zullen verdriedubbelen. We hopen in dit station zelfs 80.000 kubieke meter hout te halen vanaf 1996."

Het dient gezegd dat Bertrix ideaal gelegen is, middenin

een zeer belangrijk houtwinningsgebied. Toegangsproblemen voor vrachtwagens zijn er niet, gezien het station buiten de stad werd gebouwd. Om zo ver te geraken, moest er overeenstemming worden bereikt over zware investeringen. "Eerst hebben we een aantal bestaande sporen die ons hinderden weggenomen", vertelt Christian Bizon terwijl hij ons rondleidt. "Deze ingreep maakte het mogelijk een mooie oppervlakte van 300 op 30 meter vrij te maken. De nuttige laadlengte werd verdubbeld tot een kilometer. Voortaan kunnen de vrachtwagens gemakkelijk de wagens bereiken over de volledige lengte van een gesloten trein. We beschikken ook over een verhoogde laad-



kaai voor gesloten wagens, waarmee sommige soorten hout moeten worden vervoerd.

Opslagruimte

De installaties omvatten een uitgebreide en vlot bereikbare opslagruimte vlakbij de sporen. Dat vereenvoudigt het laden. "Op dit terrein kunnen we de lading van een volledige trein opslaan. Dat volstaat ruimschoots", weet Christian Bizon.

Opdat de vrachtwagens van de houthandelaars tot aan de sporen zouden kunnen rijden zonder vast te lopen in de modder, werd de bodem gestabiliseerd en verstevigd. Op aanraden van de houthandelaars werd de oppervlakte niet geasfalteerd, maar bedekt met ballast. Dat maakt haar steviger en minder gevoelig voor beschadiging. B-Cargo en de NMBS hebben uiteraard bijzondere aandacht besteed aan de manoeuvreerruimte van de

vrachtwagens. Er moest voldoende plaats zijn om gemakkelijk te draaien met de hinderlijke last. Overigens is dit houtstation niet uitgerust met laad- en losmachines, gezien alle vrachtwagens voorzien zijn van een grijper.

De andere stations

Het resultaat van al dit werk is dat Bertrix nu een perfect aan de behoeften van de houtsector aangepast station is en een in het oog springend succes kent. Het concept kan dus ook worden uitgebreid tot de vijf andere stations. Hun installaties zullen stelselmatig verbeterd worden, al naargelang van de evolutie van het verkeer. Aarlen en Marloie zijn reeds volledig operationeel en hebben slechts nood aan enkele detail-aanpassingen. Te Aarlen volstaat de bestaande infrastructuur. Marloie is goed uitgerust en heeft een ruime laadopervlakte. Alles is er voorzien

voor het laden en zelfs het lossen van hout. Wegens de aanwezigheid van een grote zagerij, trekt Marloie ook ingevoerd hout aan. Dit is een uitzondering, want de Ardennen en de Gaume zijn overwegend exportgericht. Te Vielsalm daarentegen moeten nog inspanningen worden geleverd. Dit station is het kleinste van de zes en de uitbreidingsmogelijkheden zijn beperkt. De enige oplossing lijkt hier een scherpe planning en bediening. Ook in Mariembourg en Marbehan moeten werken worden uitgevoerd. Investerings zijn nodig om deze drie laatste stations op hetzelfde niveau te tillen als de andere. De mogelijkheden worden binnenkort onderzocht op basis van de evolutie van het vervoer en de vraag. Kortom, alles wordt in het werk gesteld om de dienstverlening van B-Cargo aan de houtsector te perfectiëren.

Gesloten treinen: de beste oplossing

De gesloten treinen bieden een betrouwbare, snelle en goedkope service. Van deze voordelen kan de houtsector voortaan zeer vlot gebruik maken, dankzij de installaties die door B-Cargo op poten werden gezet.



De hoeksteen van de nieuwe organisatie van de houtstations wordt gevormd door de gesloten treinen en de stellen van 500 ton. Vroeger loste elke groothandelaar zijn lading in één van de dertig daartoe bestemde Ardense stations van zodra hij voldoende had voor een volledige spoorwagen. Het vervoer was dus gebaseerd op individuele wagens. Het nadeel van deze transportwijze is dat ze ingewikkelde trieer- en bedieningsoperaties nodig heeft, met alle gevolgen vanden dien op de reistijden

en de kosten.

Dankzij de volledige treinen kan de regelmaat van het vervoer met grotere precisie worden gegarandeerd. Ook de reistijden krimpen in en de kosten worden beter gespreid.

Deze nieuwe benadering vereist natuurlijk een goede samenwerking tussen alle betrokkenen. "Wij slaagden erin onze klanten te overtuigen van de noodzaak hun transporten te laten samenkomen tot grotere hoeveelheden. Dat was niet moeilijk, omdat iedereen er baat bij heeft", verklaart

Christian Bizon, commercieel vertegenwoordiger Houtstations B-Cargo.

Buffervoorraden

Niettemin moest B-Cargo zijn dienst perfectioneren. Christian Bizon: "Niet alle klanten kunnen 1000 kubieke meter hout per dag aanbrengen en laden.

Daarom reageerden we positief op de vraag van groothandelaars die tijdelijk hout willen opslaan nabij de sporen."

In drie van de zes houtstations (Bertrix, Aarlen en Mariembourg) is de voor deze buffervoorraden noodzakelijke ruimte reeds voorzien. De andere stations moeten nog worden aangepast.

De opslagruimte is voldoende groot om de vrachtwagens vlot te laten rondrijden. Het rondhout kan gedurende enkele dagen worden gestapeld aan de rand van de laadplaats, in afwachting van een voldoende volume voor een stel van 500 ton of een volledige trein.

A la carte

Voor de meeste bosbouwproducten is de gesloten trein werkelijk een ideale oplossing. Hij heeft de verdienste op maat gesneden te zijn van het produkt. Dit is meer bepaald het geval voor het te vermalen hout dat bestemd is voor de grote buitenlandse papier-

fabrieken. Op dit terrein spelen regelmaat en betrouwbaarheid een zeer belangrijke rol.

Toch heeft ieder geval eigen kenmerken. B-Cargo biedt zijn klanten daaromangepaste oplossingen.

Sommige soorten bomen, bijvoorbeeld, kunnen niet per 500 ton worden vervoerd. Het vervoer van edelhout, zoals beuk uit de Gaume, gebeurt eerder sporadisch. Nooit worden er voldoende bomen ineens

gehakt om er een gesloten trein mee te vullen. In dit geval blijft het transport bij wagenlading aangewezen.

In de nabijheid

Om de dienstverlening verder te verbeteren en omdat het houtvervoer tot de prioriteiten behoort, richtte B-Cargo een kantoor op in volle bosbouwstreek. "Dit was een noodzakelijke voorwaarde om ons project tot een goed einde te bren-

gen. Er moest een vertegenwoordiger van B-Cargo ter plaatse zijn om de nauwe relatie met de houtsector te bestendigen", weet Christian Bizon. Sedert een jaar heeft B-Cargo dus een pied-à-terre in het station van Bertrix, waar de vertegenwoordiger van de houtstations ter beschikking staat van de klanten.

De markt

De voordelen van de spoorweg

Ondanks de crisis, blijft de houtsector zeer dynamisch. Met de steun van B-Cargo exporteert hij nog steeds een groot deel van de produktie.



De professionals van het hout hebben de jongste jaren zwarte sneeuw gezien. De stormen van januari 1992 gooiden massa's bomen tegen de vlakte, die op korte tijd van de hand moesten worden gedaan. Daardoor stortten de prijzen in mekaar. De Scandinavische landen devalueerden hun munt, waardoor de concurrentie met deze vooraanstaande houtproducenten op de spits gedreven werd. Tot overmaat van ramp gooiden de Oosteuropese landen hout op de markt tegen onvoorstelbaar lage prijzen om deviezen binnen te halen.

Vandaag blijft de situatie moeilijk, maar de Belgische houtsector heeft zich georganiseerd om zich te weer te stellen tegen de ongunstige omgevingsvoorwaar-





De markt



den. In dit verband krijgt het initiatief van B-Cargo zijn volle betekenis.

“Binnen onze opdracht willen wij de houtsector helpen door hem efficiënte infrastructuur aan te bieden en de kosten en dienstverlening te optimaliseren”, stelt Christian Bizon.

Van stammen tot palen

B-Cargo vervoert hout in verschillende vormen. Het gaat onder meer om rondhout (volledige stammen) dat moet gezaagd worden voor gebruik in gebinten. Een ander populair Ardens produkt is hout voor de papierindustrie en voor spaanplaten. Staken voor de bouw gaan naar Noord-

Italië. Gezaagd hout vindt de weg naar Frankrijk, dat ook palen afneemt voor Electricité de France (EDF). “Het sterkste vervoerpotentieel ligt in het rondhout”, benadrukt Christian Bizon. “Nu is het precies deze soort die het meest te lijden had onder de crisissen. Met onze nieuwe aanpak willen we een steentje bijdragen tot de heropleving van deze markt.” Het rondhout vindt vooral afzet in Frankrijk, Italië, Duitsland en Spanje. De houtmarkt is lang niet te verwaarlozen. Voor de stormen liepen de vervoerde hoeveelheden jaarlijks op tot 1 miljoen kubieke meter. De spelers op de markt zijn vooral groothandelaars, zagerijen en fabrikanten van produkten die reeds een eerste bewerking ondergingen. De houtsector eist maatwerk.

De kracht van de spoorweg

De trein heeft meer dan één voordeel vergeleken bij de weg. Voor het vervoer van stammen, bijvoorbeeld, zijn er speciale vrachtwagens nodig die altijd leeg terug-

keren. De trein kampt minder met dit probleem, zelfs al worden speciaal aangepaste wagens voor rondhout of te vermalen hout ingezet.

Het vervoer over lange afstand blijft, voor hout zoals voor alle goederen, de voornaamste kracht van de trein. Daarom neemt de trein hier een zeer groot deel van de vervoermarkt voor zijn rekening. “B-Cargo vervoert 90% van het hout met bestemming Italië, bijna even veel richting Spanje en 30 à 40% richting Duitsland, dat veruit de belangrijkste afzetmarkt blijft”, rekent Christian Bizon voor. “Wij staan ook zeer sterk in het vervoer van lange produkten. Dat is een specialiteit. Stammen van 25 meter lengte worden op de weg als uitzonderlijk vervoer beschouwd. Op de trein blijven ze gewoon transport.”