

De NMBS beantwoordt aan de Europese principes



Bepaalde initiatieven genomen door de spoorwegen, waaronder de NMBS, beantwoorden aan de principes van de Europese richtlijnen inzake de liberalisering van het spoorwegvervoer. Dat geldt bijvoorbeeld voor BELIFRET of voor een onlangs door de SNCF, de NMBS en de CFL ondertekende overeenkomst, die de interpe-

netratie van de treinen bevordert.

Door in november 1997 een kaderovereenkomst te ondertekenen voor de oprichting van BELIFRET, een corridor tussen Antwerpen en Gioia Tauro, in het uiterste zuiden van Italië, via Brussel, Luxemburg, Lyon en Turijn, met een andere vertakking naar Valencia in Spanje, namen de infrastructuurbeheerders in België (NMBS), Luxemburg (CFL), Frankrijk (SNCF/RFI), Italië

(FS) en Spanje (Renfe) de uitdaging aan die nog geen jaar vroeger werd gelanceerd door de Europese Commissie. Na de publicatie van haar Witboek van 1996 waarin de idee van "freightways" ("corridors") werd voorgesteld, nl. van vrachtrijpaden toegankelijk voor elke spoorwegonderneming die houder is van een vergunning, lanceerde de Europese Commissie het concept in mei 1997 in een specifieke mededeling over de corridors.

Snelweg voor het spoor

"BELIFRET is de eerste freightway die de klant onmiddellijk beschikbare internationale rijpaden aanbiedt en een treinopvolging in real time, dankzij de one-stop-shop die een internetsite (www.belifret.lu) beheert", verduidelijkt Jean-Claude Lermusieaux, lid van de stuurgroep BELIFRET en belast met de corridors bij de BE Netwerk.

BELIFRET wordt dus beheerd door een stuurgroep die infrastructuur beschikbaar stelt voor het internationale vervoer (Europese richtlijn 91/440).

One-stop-shop

Met de oprichting van BELIFRET rekenen de betrokken infrastructuurbeheerders op een betere samenwerking tussen de nationale maatschappijen. Het is vooral de bedoeling om het aanbod te verbeteren. BELIFRET volgt twee grote principes van het Witboek: gemakkelijke grensovergangen en een eigen "one-stop-shop" voor elke corridor. Het beheer van de rijpaden van vertrek tot aankomst wordt aan een dergelijke "one-stop-shop" toevertrouwd, die ook alle gebruiksrechten int. Een minimumsnelheid wordt gewaarborgd en de opvolging van treinen via internet is gepland.

De spoorwegmaatschappijen, die de "klanten" zijn van dit in Luxemburg gevestigde agentschap, zorgen, elk binnen hun domein van activiteiten, voor de commercialisering van de treinen.

In België

In ons land worden de contracten voor het gebruik van de vrachtcorridor afgesloten door B-Cargo, in naam van alle betrokken Europese spoorwegmaatschappijen. De Belgische "general cargo"-klanten richten zich tot deze dienst. B-Cargo is hun enige onderhandelingspartner.

"Tussen Antwerpen en Lyon geniet Belitalia op BELIFRET van een modern managementconcept dan dat van Interdelta", zegt Eric Peetermans, verantwoordelijke voor de intermodale operatoren en freightways bij B-Cargo. "Op BELIFRET rijden de treinen het traject Gent-Milaan in 24 uur en 14 minuten, wat staat voor een commerciële snelheid van 55 km/u en een tijdswinst van ongeveer drie uur. Deze winst is vooral te danken aan het feit dat men aan grensovergangen niet meer moet

stoppen. BELIFRET komt tegemoet aan de wens van de Europese Commissie om het spoorverkeer sneller te laten verlopen."

Transeuropees net

Sinds de oprichting van BELIFRET werden op het vasteland nog andere internationale corridors uitgewerkt. We vermelden de Noord-Zuid-corridor die drie assen verbindt: Rotterdam-Gioia Tauro, Rotterdam-Wenen en Hamburg-Brindisi. Sinds januari 1999 is er een uitbreiding van deze Noord-Zuid-corridor beschikbaar naar Scandinavië, onder de naam Scanway. Daarbij komt de Oost-West-corridor van Glasgow naar Sopron (Hongarije), die verbindingen aanbiedt naar Le Havre en Straatsburg. Van die transeuropese spoorwegverbindingen heeft BELIFRET het meeste succes. Het is immers de enige corridor die regelmatig verkeer aantrekt. De BELIFRET-corridor is dus een pionier in het kader van het project van de Europese Commissie, dat in december 1999 werd goedgekeurd door de Raad van de Europese ministers voor Vervoer en bedoeld is om een transeuropees spoorwegnet voor vrachtvervoer (RETFF) op te richten. BELIFRET is ideaal geplaatst om de eerste schakel van dit net te vormen.

Overeenkomst "Vrachtvervoer"

Voor de spoorwegsector is de ervaring met BELIFRET gunstig voor alle goederenvervoer per spoor. De harmonisatie die voor BELIFRET tot stand werd gebracht tussen België, Luxemburg en Frankrijk, leidde immers tot de ondertekening in november 1999 door SNCF Fret, B-Cargo en CFL Transport Rail, van een Overeenkomst "Vrachtvervoer", die sedert 10 januari 2000 wordt toegepast. Concreet maakt deze overeenkomst het voor alle goederentreinen mogelijk de gemeenschappelijke grenzen tussen de drie landen zonder administratieve formaliteit en zonder technische controle te overschrijden en daardoor hun commerciële snelheid te verhogen. Om dat te realiseren hebben de NMBS, de SNCF en CFL diverse veiligheidsregels, die tot dan verschillend waren voor elk net, geharmoniseerd en zijn ze daardoor, voor alle treinen die ze uitwisselen, voorzien van de vereiste middelen voor interpenetratie: één enkel remmings- en samenstellingsbulletin voor het volledige traject, dezelfde eindseinen, en, dezelfde voorwaarden

voor samenstelling en remming per treincategorie, onder de vorm van "profielen".

Met uitzondering van de onvermijdelijke locomotiefwisselingen (bijvoorbeeld eenstroomslocomotief) of van specifieke controles (zoals bij bepaalde soorten uitzonderlijk vervoer, enz.) kunnen ze dus in heel wat gevallen elke stop aan de grenzen schrappen.

De NMBS kiest voor het ETCS

De voorbije lente keurde de Raad van Bestuur een uitrustingsplan goed dat voorzorg in het progressief uitbouwen op het Belgische net van het Europese systeem ETCS ("European Train Control System" of Europees systeem voor controle en besturing van treinen).

Dit plan gaat voor de NMBS gepaard met een investering van 13,3 miljard, op te nemen in het investeringsprogramma 2001-2010. Het zal de veiligheid nog verhogen en zal bijdragen tot de interoperabiliteit met de buurmetten, dankzij een controle-bedieningssysteem dat verwant is aan de systemen waarmee deze netten zullen zijn uitgerust.

Interpenetratie van de treinen

Toegang of doorgang van treinen op een buitenlands net.

Freightway

Een freightway of corridor is een organisatievorm die op een internationale spoorweg drie belangrijke kenmerken vertegenwoordigt die de commerciële snelheid van de treinen moeten verhogen: uitschakelen van administratieve obstakels, technisch vereenvoudigen van de grensovergang en minder formaliteiten bij het binnenkomen in een ander land. De freightway of corridor is dus een ware "spoorweg voor goederen".

BELIFRET

Belifret is een samenwerkingsakkoord dat in november 1997 werd ondertekend door de Belgische (NMBS), Luxemburgse (CFL), Franse (SNCF/RFF), Italiaanse (FS) en Spaanse (RENFE) infrastructuurbeheerders voor het oprichten van een corridor tussen Antwerpen en Gioia Tauro, in het uiterste zuiden van Italië, via Luxemburg, Lyon en Turijn, en met een andere tak die het Spaanse Valencia bedient. De naam BELIFRET staat voor België-Spanje(Espagne)-Luxemburg-Italië-Frankrijk-FRET