



RAIL CARGO CENTER ANTWERPEN

**POLYVALENTIE EN TERREIN
ALS DAM TEGEN CONCURR**

Antwerpen-Noord is een speciale plek. De eerste confrontatie met de uitgestrekte terreinen van het rangeerstation en de naastgelegen Main Hub-terminal is behoorlijk indrukwekkend. Hier voel je wat goederenvervoer per spoor concreet betekent, welke organisatie en middelen achter die trein zitten die even later beladen met 1600 tot 2300 ton naar Duitsland, Italië of Frankrijk vertrekt. Het is hier dat Time to B afspraak heeft met Ludo Honings, manager van het Rail Cargo Center Antwerpen. De RCC's, zoals ze in het goederenjargon genoemd worden, zijn de zenuwcentra van de goederenactiviteit. Kern van de grote herstructureringsoperatie van B-Cargo, moeten ze op het terrein de ordewoorden waarmaken: polyvalentie, productiviteit en rentabiliteit.

Ludo Honings, het Rail Cargo Center is zeker niet gekend bij het grote publiek. Wat is jullie taak binnen B-Cargo?

Ludo Honings: "Het Rail Cargo Center is een productie-eenheid, wat wil zeggen dat we instaan voor het aanleveren of afhalen bij de klanten van de treinen die de haven binnenkomen of verlaten en de opvolging doen van hun traject vanaf het rangeerstation tot de kaai of een andere bestemming. We stellen de treinen samen in de rangeerbundels, en maken de trein vertrekkensklaar. We zijn ook een belangrijk contact voor de klant, we kunnen hem vertellen waar zijn lading zich bevindt, beladingsadvies geven of praktische vragen beantwoorden over de wagens en de lading."

Hoe zijn jullie georganiseerd om dat te realiseren?

"We hebben vier afdelingen met elk hun opdracht. "Productie" staat in voor de eigenlijke uitvoering op het terrein, maar ook voor planning en vakopleiding. "Tractie" beheert de locomotieven en de bestuurders. De afdeling "Verkoop en helpdesk" doet de opvolging van de wagens en is ook het rechtstreeks aanspreekpunt van de klanten. Dan hebben we nog een afdeling "Administratie" voor het personeelsbeheer en algemene zaken. De NMBS-groep beschikt in de Antwerpse haven over 4 containerterminals: Cirkeldijk, Schijnpoort, Zomerweg en de Main Hub, waar kantoren van het RCC gevestigd zijn. Het beheer van die termi-



KENNIS
ENTIE



BASF IS ÉÉN VAN DE BELANGRIJKSTE KLANTEN VAN B-CARGO IN DE HAVEN.

nals gebeurt door IFB. Ze beheren ook (alleen of met partners) een aantal terminals in het hinterland, zoals Muizen (nabij Mechelen) en Genk. Daar gebeurt de overslag van trein op vrachtwagen – of omgekeerd.”

Gezien het belang van de Antwerpse haven en het hinterland beschikken jullie vermoedelijk over een belangrijk personeelsbestand?

We kunnen beroep doen op een goede 900 medewerkers, een grote KMO dus! Het volledige personeelsbestand van B-Cargo telt ongeveer 2.500 personeelsleden, dus RCC Antwerpen legt heel wat gewicht in de schaal. Vrij logisch als je weet dat we bijna 45% van de trafieken behandelen. De 400 medewerkers op het terrein vormen de grootste groep, gevolgd door 300 bedienden en 200 rangeerbestuurders.”

Antwerpen heeft het traditioneel vrij moeilijk om voldoende personeel aan te trekken: men zoekt vooral technische profielen en er is de moeilijke bereikbaarheid. Stelt dit problemen voor het RCC?

“We hebben een vrij groot personeelsverloop. Op drie jaar tijd is bijna een derde van het personeel vervangen. Antwerpen is steeds een “kweekvijver” van beginnend talent geweest, dat achteraf elders bij de spoorwegen aan de slag gaat. De afstand was vroeger zeker een nadelige factor; aanwervingen gebeurden centraal en het was niet uitzonderlijk dat iemand van Oostende bijvoorbeeld hier moest beginnen. Dan probeer je van zodra er een mogelijkheid is natuurlijk dichterbij huis te werken. Maar vandaag gebeuren de aanwervingen veel meer regionaal, zodat we dat minder te vrezen hebben. Ook qua aantrekken van rangeerbestuurders zijn er ook vrij goede vooruitzichten, momenteel zijn 49 personen in opleiding.”

Willen we in de toekomst de groei volgen, dan moeten we kunnen rekenen op de Liefkenshoektunnel, maar ook de tweede spoortoegang is een noodzaak.

Bereikbaarheid speelt niet alleen voor het personeel. De kranten hebben het geregeld over de mobiliteitsproblemen rond de haven, problemen die nog zouden toenemen met de uitbreiding van de activiteiten op Linkeroever. Heeft het spoor nog ruimte?

“De spoortoegang tot de haven is al langer het onderwerp van grote projecten en we merken dat er effectief een verschuiving is van activiteiten, van rechter- naar linkeroever. In de Waaslandhaven zelf beschikken we al over de nodige infrastructuur om een goede ontsluiting te garanderen. Willen we in de toekomst de groei volgen, dan moeten we kunnen rekenen op de Liefkenshoektunnel, maar ook de tweede spoortoegang is een noodzaak. Met die nieuwe verbinding kunnen we de flessenhals vermijden die de toegang tot Antwerpen-Noord momenteel is. Het sporaandeel in de haventrafiek blijft vrij stabiel rond de 18% (spijtig genoeg iets minder voor containers) en het wegverkeer kampt nu al met grote verzadigingsproblemen. We hebben zeker nog groeimogelijkheden.”

Wie zijn de belangrijkste klanten van het RCC?

In totaal hebben we een 120-tal klanten. Tot de

allergrootste behoren BASF, de petroleumtrafiek (vooral ESSO), General Motors, ABT (bulk, erts, kolen), Arcelor en de containerterminals (o.a. Hesse-Noordhatie). In Genk zijn dat Arcelor en Ford, in Muizen Ambrogio en in Leuven D'leteren. Qua bestemmingen rijden we veel op Oostenrijk/Zwitserland, Duitsland, Italië en Spanje en in toenemende mate naar Oost-Europa. De verstrijdende treinen hebben als bestemming Oradea in Roemenië en Halkali in Turkije."

Het goederenverkeer is ondertussen volledig geliberaliseerd, welke invloed heeft dat in de praktijk?

De Rail Cargo Centers zijn één van de antwoorden van B-Cargo op de concurrentie, samen met de herstructureringsoperatie. De creatie van nieuwe cargoberoepen, die meer polyvalentie mogelijk maken, was daarbinnen één van de sleuteloperaties. Tegelijkertijd hebben we hard gewerkt om kosten te besparen. In vergelijking met 2005 hebben we onze kosten met nagenoeg 30% kunnen terugdringen! Verder moeten we de lat nog hoger leggen inzake kwaliteit en productiviteit. Dat laatste kan op verscheidene manieren. Zo hebben we onlangs bestudeerd hoe we tijdens de zgn. "last mile" de wagenrotatie kunnen verhogen, m.a.w. het wagenverkeer tussen bundels en kaaien. Met BASF zijn we er zo in geslaagd de rotatie van wagens voor containers

terug te brengen tot 4 à 5 dagen, voordien vergde dat tot twee weken. Onze goede terreinkennis speelt hier in ons voordeel, in die mate dat we nagaan in hoeverre we deze activiteit niet kunnen vermarkten en aanbieden aan andere operatoren. Onze sterke aanwezigheid in de haven is, samen met die terreinkennis, een sterke troef waarover de concurrentie niet beschikt."

Wie zijn jullie concurrenten?

"Het eerste concurrerend bedrijf op de Belgische markt was DLC (Dillen & Lejeune Cargo), nadien zijn daar Rail4Chem, SNCF en Trainsport bijgekomen.

Hun marktaandeel blijft momenteel beperkt tot 5 à 6%, maar er kunnen zich nog andere gegadigden aandienen, zoals we merken in de omliggende landen. De concurrentie biedt voornamelijk homogene treinen aan, waarvoor het aantal tijdovende en dure rangeringen beperkt is, terwijl wij toch nog heel wat samengestelde treinen hebben (treinen met wagens van verschillende klanten). We hebben geen schrik van concurrentie. De polyvalentie invoeren was een eerste fase in de gezondmaking, nu concentreren we ons op economischer werken en op de kwaliteit."



REGIOMANAGER LUDO HONINGS ZIET DE TOEKOMST VOL VERTROUWEN TEGEMOET: 'WE HEBBEN TROEFEN WAAROVER DE CONCURRENTIE NIET BESCHIKT: TERREINKENNIS EN EEN STERKE AANWEZIGHEID IN DE HAVEN'.

Spoorwegman in hart en nieren Hasselaar Ludo Honings begon zijn carrière bij NMBS in 1972 onderaan de ladder, als klerk van de beweging. Eerst werkte hij in Schaarbeek, daarna in Winterslag. In 1985 begon hij in de Antwerpse haven als onderstationchef en leerde daar zowat alle secties van het uitgestrekte spoordomein kennen. Twee jaren later vervoegde hij de toenmalige directie Transport in Brussel als adjunct-stationschef, met personeelsbeheer als belangrijkste taak. Daarna keerde hij terug naar Antwerpen, waar hij als eerste adjunct-stationchef verantwoordelijk was voor de uitbreidingswerken van de vormingsbundels en het invoeren van de elektronische seinposten EBP. Volgden nog een internationaal intermezzo als consulent in Tanzania, onder de vleugels van studiebureau Transurb Consult en twee jaren bij Thalys als routemanager. Van 1997 tot 2004 was Ludo Honings regiomanager in Hasselt. In 2005 kon hij aan de slag als RCC-manager in Antwerpen.