

Gesprek met Etienne Schouppe

Meer aandacht voor ontvangsten dan voor volumes

Uit het jongste jaarverslag blijkt dat de NMBS eens te meer verre van slecht presteert. Maar hoe ziet de toekomst van het goederenvervoer per spoor, en in het bijzonder van het gecombineerd vervoer, er uit? Spoornieuws trok openhartig op verkenning bij gedelegeerd-bestuurder Etienne Schouppe.

Etienne Schouppe: Intermodaal verkeer is voor de spoorwegen vooral interessant op de grote assen, waar het wegverkeer reeds uitermate belangrijk is en waar precies daardoor de just in time principes niet meer kunnen uitgevoerd worden. Bedrijven worden meer en meer geconfronteerd met het gegeven dat de weg geen zekerheid meer biedt voor tijdige levering. Daarom promoten wij klokvaste astreinen die op vastgestelde uren vertrekken en aankomen. Zo moeten de firma's zich enkel nog zorgen maken over het begin- en eindvervoer naar en van de stations van vertrek en aankomst.

- Is het niet zo dat de trein pas een alternatief is op de langere afstand, zeg maar vanaf om en bij de 400 kilometer?

Etienne Schouppe: De afstand is één element. We hebben in België al verbindingen die goed functioneren vanaf 200 tot 250 kilometer, net omdat de overbelaste wegen worden vermeden. Gecombineerd vervoer is dus ook binnen België mogelijk. Dat bewijzen de bedieningen met volledige treinen tussen Antwerpen en Zeebrugge enerzijds en Bressoux, Renory en Athus anderzijds. Van daaruit bestrijken we ook het Westen van Duitsland en Luxemburg, Oost-Frankrijk en Saarland.



"Astreinen die toelaten overbelaste wegen te vermijden, zijn zelfs op relatief korte afstand aantrekkelijk".

- Welke mogelijkheden tot uitbreiding ziet u in de nabije toekomst?

Etienne Schouppe: Momenteel worden twee nieuwigheden bestudeerd. In het Genkse, waar de industrialisering vrij snel vooruitgaat, lijkt de behoefte aan een terminal te bestaan. De juiste inplantingsplaats is nog niet bepaald. Een tweede studie betreft de inrichting van wat wij in het spoorwegjargon een "dry port" noemen. Dat is een binnenhaven waar goederen vanuit het binnenland of vanuit de havens worden samengebracht en desnoods gerangeerd om indien mogelijk verder verzonden te worden met internationale astreinen. Daarvoor zoeken we een oplossing op de as tussen Brussel en Antwerpen. Wat het wordt, weten we nog niet. Internationaal hebben we de studie van

AT Kearney, die in samenhang met de Europese Commissie werd opgesteld. Zij wijst onder meer op het belang van de astreinen, ook voor het gecombineerd vervoer, opdat we de verladers echt interessante tarieven zouden kunnen aanbieden. De onderhandelingen met de netten van Duitsland, Frankrijk, Italië zijn aan de gang. In functie van het vinden van een terminal die belangrijke volumes kan verwerken en waar potentieel is qua afzet, eventueel ook terugvracht, zullen we progressief overschakelen op astreinen voor gecombineerd vervoer. Het zal dus geleidelijk aan gaan, dat is een strategische keuze.

- Is het Belgische net op dit ogenblik in staat om een serieuze groei van het al dan niet gecombineerd vrachtvervoer op te vangen?

Etienne Schouppe: Kijk, hier moet ik verwijzen naar het plan Star 21. U weet dat de directie van de NMBS aan minister van verkeer Dehaene voorstelde om een aantal lijnen te specialiseren in goederenvervoer. Dat betekent niet dat er geen reizigersverkeer kan op gebeuren, maar wel dat we de uitrusting zouden aanpassen voor het zware vervoer. Op sommige plaatsen zal dat gepaard moeten gaan met een gevoelige uitbreiding van de transportcapaciteit. Wij weten bijvoorbeeld dat een derde en misschien zelfs vierde spoor tussen Brugge en Gent gerechtvaardigd wordt door de groei van de haven van Zeebrugge. Een geplande uitbreiding van de capaciteit tussen Antwerpen en Lier, en de verbetering van de as Namen-Dinant-Athus houden eveneens verband met de verwachte groei. Het is zeker zo dat op sommige knooppunten capaciteitsverhogende investeringen moeten worden gedaan. Maar het gros van de lijnen kan nog een toename verwerken.

Gesprek met Etienne Schouppe

"Het gros van de lijnen kan de groei aan, maar op sommige plaatsen moet zwaar worden geïnvesteerd"

- Welk prijskaartje hangt er aan de noodzakelijke werken vast ?

Etienne Schouppe: Specifiek aan infrastructuur voor het goederenvervoer, willen we in het volgende tien-jarenplan zowat 13 miljard frank spenderen. Of een gemiddelde van 1.300 miljoen per jaar. Het plan is nu goedgekeurd door de nationale regering en de executieven. In de mate dat sommige werken in Star 21 zijn opgenomen en zowel voor goederen- als reizigersvervoer dienstig zijn, zal de financiering worden gedeeld door de staat en de NMBS. De spoorwegen zullen een soort retributie moeten betalen voor het gebruik van de lijnen die door de overheid werden gefinancierd.

- Nog even terug naar het gecombineerd vervoer. Naar verluidt zou dat vandaag nog niet echt rendabel zijn. Klopt dat ?

Etienne Schouppe: Dat mogen we niet zeggen, de kostendekking is in de meeste gevallen behoorlijk. Wel is het zo dat onze diensten de opdracht kregen de rendabiliteit nog substantieel te verbeteren, om de investeringen in de nabije toekomst draaglijk te maken. Eigenlijk is het eenvoudig: wil men groeien, dan moet men financieel stevig genoeg staan.

- Begin vorig jaar werd op het congres Euromodal een Charter ondertekend voor de bevordering van het gecombineerd vervoer. Hoever staat het met de concretisering van de afspraken ?



"Betere internationale structurering waarborgt vlotter gecombineerd vervoer"

Etienne Schouppe: De besprekingen die we nu voeren met de buitenlandse collega's verlopen gunstig en zijn op zich reeds uitvoeringsmaatregelen. Ik moet ook vermelden dat met het wegvervoer de banden nauwer werden aangehaald. Onlangs gaven we nog een gemeenschappelijke persconferentie omtrent de Europese ferroustage, die de goede relatie beklemtoonde. Maar natuurlijk is er nog een stuk overtuigingswerk te leveren. Er was internationale structurering nodig langs de kant van de wegvervoerders. Nu die er is, vertrouwen we erop dat de aanbrenge en de levering van de vrachtwagens vlotter kan verlopen. Ook op het politieke vlak lijkt vooruitgang te worden geboekt. EG-commissaris Van Miert wil een netwerk voor gecombineerd vervoer opzetten, grotendeels gebaseerd op de studie van AT Kearney. De admini-

stratieve molen maalt langzaam, maar zeker.

- Maakt de molen voor u te langzaam ?

Etienne Schouppe: Neen, want je moet er rekening mee houden dat op verschillende plaatsen toch wel belangrijke investeringen noodzakelijk zijn. Het probleem van het gecombineerd vervoer is niet zozeer het transport van containers, opleggers of vrachtwagens per spoor, maar wel de kost van de terminals. De plaats dus waar je kranen moet installeren en grote plateaus inrichten. De kostprijs daarvan mag je niet onderschatten, het geld daarvoor vind je niet in een handomdraai. De te volgen procedures verschillen ook van net tot net.

- Hoeveel wil de NMBS besteden aan de inrichting van terminals ?

Etienne Schouppe: Dat is het onderwerp van een studie. We willen terzake een eenvormige strategie ontwikkelen, want naar ons gevoel bestond er tot nog toe te weinig samenhang. Alles hing zowat af van de plaatselijke omstandigheden. We werken nu aan een coherente formule, die antwoord biedt op alle vragen die aan verschillende zijden kunnen opduiken.

- Heeft u een voorkeur voor private of voor NMBS-terminals ?

Etienne Schouppe: Misschien zouden alle terminals beter privaat zijn, maar om diverse redenen kan dat niet. Hoe dan ook is ons uitgangspunt dat privé-terminals volstrekt op dezelfde wijze worden behandeld als de terminals die we zelf of door één van onze filialen beheren. De regels zijn identiek. Mij interesseert één ding: dat gecombineerd vervoer op het spoor krijgen en daarom moet elke terminal rationeel geëxploiteerd worden op grond van dezelfde voorwaarden.



Voor de commercialisering zullen de ondernemingen van de NMBS-groep voortaan veel intensiever samenwerken. Wij geloven erin. Het gecombineerd vervoer staat vandaag voor 10 % van ons totale goederenvervoer. Wij denken dat het over vijf jaar 20 % zal bereiken. De relatieve groei zal zeer groot zijn.

- Wordt het een alternatief voor het conventioneel vervoer ?

Etienne Schouppe: Bepaalde goederen kunnen alleen met conventionele wagens worden vervoerd. Denk aan erfsen, steenkool of mijnbouwproducten. Anderzijds kunnen sommige goederen die nu nog met de vrachtwagen gaan, langs de spoorweg worden verzonden. Een alternatief voor het gewone spoorvervoer is het gecombineerd vervoer dus niet, maar wel een aanvulling die met de dag aan belang moet winnen omdat het conventionele vervoer soms te ambachtelijk moet verlopen.

“Europese eenvormigheid in de technieken voor intermodaal vervoer moet meer aandacht krijgen”

- Volgend jaar komt de tweede uitgave van *Euromodal* eraan. Hoe zal de NMBS zich daar profileren ?

Etienne Schouppe: Het is niet onze bedoeling om buitenbeentje te spelen. We denken wel meer aandacht dan voorheen te besteden aan het vervoer van opleggers in hun geheel, op bogies, zodat je geen wagon meer nodig hebt. In verscheidene landen werd de techniek ontwikkeld. Nu moet naar Europese eenvormigheid worden gestreefd, want als de systemen niet compatibel zijn, krijgen we de grootste problemen.

Zelf hebben wij ons daarom nog niet financieel geëngageerd om één van de systemen aan te kopen.

- *Vroeger had de NMBS een vinger in de pap bij het ferroutagebedrijf TRW, maar geen kapitaal. Nu heeft zij ook aandelen. Welk verschil maakt dat ?*

Etienne Schouppe: We bezitten nog maar enkele aandelen, maar misschien loopt dat eerlang wel op. Het is gewoon de weergave van de visie dat wij de ferroutagebedrijven beschouwen als partners en niet als bedrijven die buiten ons om moeten werken. De bekrachtiging dus van de strategie van samenwerking.

- *Iets anders nu. Verandert de nieuwe wet op de openbare bedrijven de aanpak van het goederenvervoer ?*

Etienne Schouppe: Uiteraard. Men kan geen ruimere autonomie hebben, zonder grotere verantwoordelijkheid en omgekeerd. We moeten dus duidelijke taal spreken: in de toekomst zullen we veel meer uit eigen middelen investeren. Ook de keuze van wat we zullen vervoeren, zal duidelijker worden gemaakt. De vervoerverplichting valt immers weg. De NMBS zal de markt anders moeten benaderen. Dat vraagt een keuze voor specialisering in transporten waarin we de beste zullen zijn.

“Werken met verlies is uitgesloten”

- *Betekent dat concreet dat er een lagere omzet, maar een hogere winst wordt nagestreefd ?*

Etienne Schouppe: We proberen natuurlijk de lagere omzet te vermijden, maar werkelijk marginale transporten zonder perspectief op een tariefverhoging worden afgestoten omdat we niet

zoeken naar volumes, maar naar ontvangsten. Het goederenvervoer is geen openbare dienst, maar een economische activiteit. We moeten de prijs wel zo laag mogelijk houden, maar als we voor een bepaalde vergoeding niet kunnen werken, moeten we de moed hebben er een streep onder te zetten. Werken met verlies geeft een sneeuwbaaleffect, als we dat doen zijn we verloren. De boodschap is al doorgegeven aan onze belangrijke klanten. Maar zij weten ook dat we grote inspanningen doen om de organisatie en de dienstverlening te verbeteren.

- *De filialen van de NMBS zoals Ferryboats (maritieme overlading en expeditie), Interferry (continentale overlading en expeditie), Euratral en Depaire winnen aan belang. Waarom ?*

Etienne Schouppe: Zij zullen verder worden gespecialiseerd en gerentabiliseerd. Het is juist dat zij een grotere invloed zullen verwerven. De NMBS zelf is niet altijd het best geplaatst om rechtstreeks te opereren op de volledige privé-markt. Dat moeten we dus doen doorheen onze filialen die, zelfs als we een meerderheidsparticipatie bezitten, werken als privé-bedrijven.

- *Leidt dat niet tot interne concurrentie binnen de NMBS-groep ?*

Etienne Schouppe: Dat kan. We hebben vastgesteld dat op sommige plaatsen misverstanden ontstonden of zelfs in het leven werden geroepen. De mensen van de spoorweg moeten zich echter bewust zijn van het hoofddoel en dat is zoveel mogelijk te vervoeren met de trein aan zo goed mogelijke voorwaarden. De rol van de filialen is juist daarin gelegen. Zij moeten complementair werken, niet in tegenovergestelde richtingen.