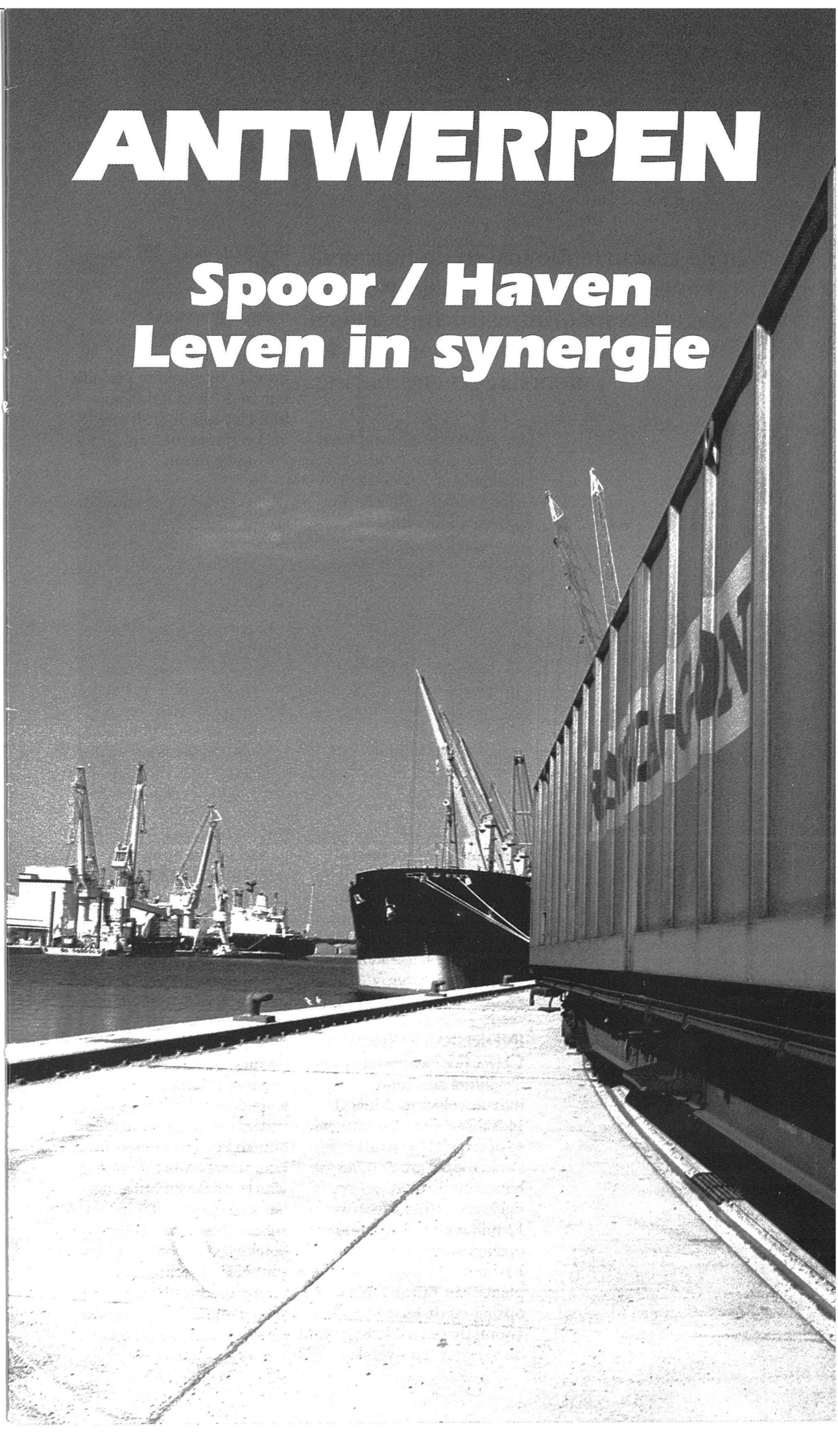
ANTWERPEN

Spoor / Haven
Leven in synergie



Spoor en Haven WEDERZIJDS BELANG

In de concurrentie tussen de Europese havens is de aanwezigheid van een degelijke spoorinfrastructuur en een dynamische spooronderneming van doorslaggevend belang.

De Antwerpse haven bezit een bijzondere troef. Onmiskenbaar bekleedt zij de eerste plaats onder de Europese spoorweghavens. Wellicht is zij op dit terrein zelfs koploper in de wereld. Het Antwerpse aandeel van het goederenverkeer per trein dat door B-Cargo verzorgd wordt, ligt opmerkelijk hoog. Dat geldt zowel op maritiem als industrieel gebied. Zelfs een vlugge blik op de statistische gegevens maakt duidelijk dat beide partners mekaar niet kunnen missen.

Dit dossier schetst een profiel van B-Cargo. Bovendien biedt het praktisch bruikbare informatie. Ter inleiding en ter situering verzamelen we op deze eerste pagina's enkele markante indicatoren.

INDRUKWEKKENDE CIJFERS

De cijfers zijn ronduit indrukwekkend. Meer dan 14.000 hectaren: die immense oppervlakte wordt bestreken door de Antwerpse haven en de daar gevestigde industrie. Met ruim 12 miljoen vierkante meter opslagruimte vormt de haven de grootste opslagplaats van Europa. Naast opslag en distributie trekt vooral de ontwikkeling van de vervoer- en overslagfunctie de aandacht. Tussen 1981 en 1993 is het aantal behandelde containers meer dan verdubbeld tot 1,88 miljoen TEU. Het geladen en gelost stukgoed groeide in dezelfde periode van 31,1 tot 46,8 miljoen ton. Het roll on/roll off-verkeer nam toe van 1,7 tot 2,93 miljoen ton.

De koopvaardijschepen die Antwerpen aandoen, varen onder de vlag van ongeveer 110 verschillende landen. De zeescheepvaart verzorgt 300 lijndiensten naar 800 overzeese bestemmingen. In totaal worden jaarlijks zowat 15.000 afvaarten geboden. Op zijn minst eens om de twee maanden is er een afvaart naar bijna 600 havens, verspreid over de gehele wereld. Op zijn minst elke week wordt een vertrek aangekondigd naar 325 havens. Naar 50 havens gemiddeld is er op zijn minst elke dag een afvaart. Jaarlijks wordt meer dan 75.000 keer een overzeese haven aangelopen door schepen die vanuit Antwerpen op een vooraf bepaalde datum vertrekken.

Naast het kwaliteitswerk en de uitstekende service, bepalen uiteraard de gunstige geografische ligging (100 miljoen consumenten binnen een straal van 350 kilometer) en het dichte verkeersnet van auto-, water- en spoorwegen het succes. Meer dan elders betekent de spoorweg hier een stevige steunpilaar voor expediteurs, goederenbehandelaars en producenten.



KWALITEIT LOONT

Het spoorwegnet in het havengebied is meer dan 900 kilometer lang. Op elke aanlegkade liggen twee tot vijf sporen. Alle magazijnen, loodsen en fabrieken zijn vlot bereikbaar voor de trein.

Antwerpen is het eindpunt van twaalf internationale spoorverbindingen. Dagelijks vertrekken er ruim 140 geladen goederentreinen en komen er 110 aan. In 1993 werden bij vertrek en aankomst 662.078 geladen wagens geteld, waarvan ongeveer de helft in gesloten treinen.
Misschien maakt de cijferdans u wat duizelig. De gegevens liegen evenwel niet. Ze zijn te boeiend en te revelerend om ze niet te citeren. Van de bijna 102 miljoen ton behandelde goederen in de haven (1993), vervoerde B-Cargo er 15 miljoen. Dat stemt overeen met 26 % van het totale goederentransport op het Belgische spoorwegnet (dat 57,7 miljoen ton bedroeg). Voeg daar het verkeer voor de industriële bedrijven aan toe (nagenoeg 10 miljoen ton in 1993) en er blijkt dat Antwerpen maar liefst 43,3 % van het Belgische spoorvervoer voor haar rekening neemt. Kortom, een frappant aandeel.

Produkten
VOOR ELK WAT WILS

In grote trekken bestaat het aanbod van B-Cargo uit drie soorten produkten: gesloten of volledige treinen, gespreid vervoer en intermodaal of gecombineerd vervoer. We stellen de verschillende formules beknopt voor.



GESLOTEN OF VOLLEDIGE TREINEN

De spoortechniek is in de eerste plaats geschikt of rendabel (zowel vanuit het standpunt van de verlader als van B-Cargo) voor het vervoer van grote volumes of zware ladingen. Enkele typische voorbeelden ? Vrachten van 1.000 tot 1.500 ton vaste en vloeibare bulkgoederen, 300 auto's, enkele honderden stalen balken of grote hoeveelheden afgewerkte of half-afgewerkte goederen met hetzelfde vertrek- en eindpunt.

Vanaf zendingen van ongeveer 800 ton worden voor dit type trafiek nationaal en internationaal "gesloten" treinen ingelegd, op maat van de klant. In functie van de bestemmingen en de aard van de goederen, bepalen de opdrachtgever en B-Cargo het meest rationele vervoerplan.
Nationaal, in de vorm van een rit van punt A naar punt B, is dit opzet vrij eenvoudig. Voor grensoverschrijdend vervoer zijn de zaken iets ingewikkelder, maar vlot te organiseren. Hier komt het erop aan rekening te houden met de mogelijkheden van de andere spoorbedrijven die zullen gebruikt worden.

Just-in-time

Het voordeel van de gesloten trein is dat hij kan ingepast worden in de produktielijnen van de verlader en van de geadresseerde. De vervoertermijnen zijn exact bepaald in het vervoerplan, waardoor de trein integraal kan deel uitmaken van de produktieketen. Hij is perfect in staat just-in-time te leveren of vracht op te halen, aan beide zijden van de vervoersketting. De autoassemblagebedrijven, bijvoorbeeld, vervoeren om die reden zowel binnenkomende onderdelen als vertrekkende afgewerkte produkten per trein.

Verladers van bulkprodukten die over geïntegreerde installaties beschikken, zijn in staat puike staaltjes lossen en laden te laten zien. Het laden van een spoorwagen van 55 of 60 ton, neemt er amper enkele seconden in beslag. Een volledige trein van om en bij de 1.200 ton staat klaar op amper één uur tijd. Sommige firma's installeerden een transportband voor rechtstreekse overslag van schip naar trein en vice versa, wat de efficiëntie van de operaties fel verbetert.

In principe is een opgesteld vervoerprogramma vast, maar de regelmaat kan versoepeld worden. Zo zijn er, na overleg en indien voldoende tractiemateriaal kan vrijgemaakt worden, bijkomende treinen mogelijk.

Een klassiek voorbeeld van regelmatig vervoer met volledige treinen is het suikertransport vanuit een Belgische raffinaderij naar de haven. In het seizoen doet de trein per 24 uur een volledige omloop. Hij wordt beladen in de voormiddag in de raffinaderij, komt 's namiddags aan op de terminal, wordt gelost en vertrekt 's nachts terug naar het beginpunt om een nieuwe vracht van 1200 ton te laden. De kolentransporten met treinen van zowat 1200 ton netto vanuit de haven naar de elektriciteitscentrales of de cokesfabrieken en de ertstreinen naar de staalfabrieken horen eveneens thuis in deze lijst.

Facultatieve treinen

Niet alles is regelmaat. Er rijden dus ook niet-geprogrammeerde of "facultatieve" gesloten treinen. Een schip wordt bijvoorbeeld verwacht met een lading van 5.000 ton koper voor Frankrijk. De expediteur doet een beroep op B-Cargo voor het transport te land. Hij heeft vooraf afspraken gemaakt. Zodra het schip in Vlissingen gesignaleerd wordt en er zekerheid bestaat over de aankomst, verwittigt de expediteur B-Cargo, die volgens plan in actie schiet. Inmiddels was al uitgemaakt hoe de verschillende treinen best worden samengesteld in het voordeel van de opdrachtgever. In samenspraak met de SNCF werd tevens uitgevist welk uurschema kan worden gevolgd en hoeveel treinen per dag kunnen vertrekken.

Meestal kan in dergelijke gevallen gebruik gemaakt worden van bestaande dienstregelingen voor facultatieve treinen. Is de aankomst van het schip en de belading van de trein niet te voorzien, dan wordt een speciale trein ingelegd, waarvoor de dienstregeling pas wordt opgesteld als hij geladen is.

Voor vervoer van grote hoeveelheden is de gesloten trein dus het vervoermiddel bij uitstek. Marktontwikkelingen leiden echter tot een groeiend relatief belang van de zendingen van kleinere omvang. Dit "gespreid" vervoer, waarbij de zendingen onvoldoende groot zijn om er exclusief tractiemiddelen voor in te zetten, vergt een bijkomende aandacht.



GESPREID CONVENTIONEEL VERVOER

Gespreid spoorvervoer opereert in een heftig concurrentiële markt. Voor de verlader en voor B-Cargo is het meestal slechts rendabel op lange afstand (lees: in internationaal verkeer). B-Cargo gaat de uitdaging van een scherpe rivaliteit evenwel niet uit de weg. Ook in deze markt zien we aantrekkelijke opportuniteiten. Door de klant snel, veilig en betrouwbaar vervoer aan te bieden tegen een voordelige prijs, kan het spooraandeel verder aangezwengeld worden. Speerpunt van deze aanpak is het zogeheten EurailCargo-concept.

Een EurailCargo-goederentrein bundelt en transporteert afzonderlijke of kleine groepen wagenladingen. Hij brengt ze gegarandeerd klokvast naar vaste buitenlandse bestemmingen. Het kwaliteitslabel EurailCargo wordt niet zomaar verleend. Volgende punten moeten absoluut geconcretiseerd worden: betrouwbaarheid (gewaarborgd tijdstip van levering, iedere dag op hetzelfde uur), regelmaat (vertrek elke werkdag) en snelheid (geen rangeringen onderweg en geen oponthoud aan de grenzen). Zo worden 12 tot 24 uur of zelfs meer uitgespaard op een traject.

Alle EurailCargo-zendingen worden centraal gevolgd. Op elk ogenblik weten we precies waar welke lading zich bevindt. Zo maakt B-Cargo een perfecte toepassing van het rolling stocks-principe moeiteloos mogelijk.
Om van deze treinen gebruik te maken, volstaat een korte vermelding in de vrachtbrief. In het EurailCargo-contract staan - niet onbelangrijk voor just-in-time programma's - de dag van aankomst en het uiterste afleveringsuur vermeld. Momenteel tellen we zes EurailCargo-verbindingen, verspreid over alle windrichtingen.

Wijnkastelen

De EurailCargo-trein Interdelta verbindt Antwerpen rechtstreeks met de industriële bekkens (en de wijnkastelen) van Zuidoost-Frankrijk. Op het einde van de namiddag van dag A worden de zendingen bij de verlader opgehaald. In de loop van dag C worden ze steeds op hetzelfde uur bij de geadresseerde afgeleverd.
Steeds volgens dezelfde dienstregeling vertrekt Interdelta elke werkdag (maandag tot vrijdag), ook in de vakantieperioden, richting Frankrijk. Vanuit de andere richting keert hij van dinsdag tot vrijdag terug naar België.
De huidige Interdelta's hebben Dijon en het drukke "Côtes-du-Rhône"-centrum Lyon als Franse draaischijf. Vanuit deze belangrijke distributiecentra wordt ook doorgespoord naar haven- en industriestad Marseille. Op de wagens merken we opvallend veel auto's en chemische produkten op. Ook glas en staal winnen meer en meer terrein in dit zeer brede scala van produkten.

Scandinavische brug

Sedert mei 1990 verbindt de Norlink België met Scandinavië. Sedert mei 1993 rijdt deze EurailCargo-trein ook in tegenovergestelde richting. Vijf keer per week ontstaat een vlotte brug met de Scandinavische landen.
De transporttijd tussen verlader en geadresseerde blijft beperkt tot ten hoogste twee dagen (Denemarken), drie dagen (Zuid- en Midden-Zweden en de regio rond Oslo in Noorwegen) tot vier dagen (de rest van Zweden en Noorwegen). Naast conventionele vracht, neemt deze rechtstreekse trein ook intermodaal vervoer op.
In de Norlink-samenstelling richting Scandinavië vormen staalprodukten de basis van het bonte en brede pakket. Ook scheikundige produkten, fruit en containers zijn niet onbelangrijk. Vanuit Scandinavië nemen papier, cellulose en auto-onderdelen een voornaam deel voor hun rekening.

Beiers bier

In tegenstelling tot de overige EurailCargo's gaat het bij de Cargo Bayern niet om een nieuwe lijn, maar om een aaneenschakeling van bestaande treinen. Nieuw is echter dat de Deutsche Bundesbahn haar Intercargo-net openstelt voor het Belgische verkeer.
Intercargo is een Duits net van kwaliteitstreinen. Voor de klant brengt deze openstelling een tijdwinst van 24 uur teweeg. De Cargo Bayern doet er nu maximum 48 uur over om zijn eindbestemming te bereiken.
De Duitse bestemmingen worden verdeeld in drie zones: Rhein-Neckar-Saar met onder meer Ludwigshafen, Stuttgart met onder meer Tübingen, Frankenland met onder meer Nürnberg en Würzburg.



Schelde-Donau

De Scaldo zorgt voor een directe verbinding met de oostelijke helft van Oostenrijk. Dit betekent dat agglomeraties als Wenen, Linz, Graz en Wels binnen de 48 uur bereikt worden.
Traditiegetrouw voor een "gevestigde" EurailCargo, rijdt de Scaldo vijf keer per week in beide richtingen.

Uit de Antwerpse haven neemt de Scaldo onder meer grote hoeveelheden kaolien mee, een soort kiezelzuur dat gebruikt wordt om papier wit te maken. Naar dezelfde Oostenrijkse papierproducenten vertrekt vaak ook oud papier, dat er gerecycleerd wordt. Ook bananen en ander exotisch fruit als kiwi en ananas vinden hun weg via de Scaldo. In Wenen krijgen we een indrukwekkend staaltje van de mogelijkheden die het EurailCargo-concept biedt: het fruit wordt al om 5 uur in de vroege ochtend rechtstreeks per trein op de Wien Grossmarkt binnengereden en geveild. Sneller en verser kan haast niet, tenzij u de vruchten in uw achtertuin kan plukken.

In de trein naar België wordt het leeuwedeel van de ruimte dikwijls opgeëist door afgewerkt papier en karton. Ook melk, melkpoeder en suiker zijn zeer courant.

Mozarts spoor

In het voorjaar van 1994 kreeg de Scaldo een zus: de Belalpia. Deze jongere EurailCargo-trein pendelt rechtstreeks naar München en westelijk Oostenrijk. Elke werkdag vertrekt de Belalpia om 23.30 uur vanuit Antwerpen-Noord. In Montzen wordt de trein aangevuld met wagens uit Zeeuws-Vlaanderen en andere Belgische regio's. Om 16 uur rijdt hij München Nord binnen. Daar wordt de trein getrieerd. Voor de wagens naar westelijk Oostenrijk en Italië (via Brenner) is er nog dezelfde dag een aansluiting. In een eerste fase rijdt de trein enkel in de richting noord-zuid.
In westelijk Oostenrijk komen nu ook Innsbruck, Villach, Klagenfurt en Salzburg rechtstreeks binnen bereik. Het lijkt wel of we het spoor van Mozart volgen.

Voor de meeste bestemmingen geldt een gewaarborgde leveringstermijn (klant-klant) dag A/dag C. Via Salzburg kunnen de zendingen desgewenst verder naar Slovenië en Kroatië. Voorlopig geldt de zeer strikte EurailCargo-garantie daar nog niet. Dat is evenzeer zo voor het deel dat naar Italië doorreist via Brenner. In principe is er een dag A/dag D-leveringstermijn van kracht. Nu al wordt de klant-klant-leveringstermijn voor al deze bestemmingen met ten minste 24 uur verbeterd.

Zwitserse precisie

In de nazomer van 1994 maakte ook een EurailCargo tussen België en Zwitserland zijn debuut, meteen in beide richtingen. Hij kreeg de duidelijke naam Belvetic mee. De leveringstermijn van klant tot klant bereikt. Uiteraard krijgt de klant ook hier de garantie dat de termijn absoluut gerespecteerd wordt. Zoals alle EurailCargo's, rijdt de Belvetic met "Zwitserse" precisie.



wagens worden onder meer in Antwerpen-Noord verzameld (vertrek om 00.01 uur). De trein wordt samengesteld in Stockem, waar hij elke werkdag om 9.50 uur vertrekt. Hij komt aan in Basel om 18.59 uur.

In de andere richting gebeurt de bundeling in Basel, waar de trein vertrekt om 11.35 uur. In Stockem komt hij aan om 19.46 uur. De wagens voor het Antwerpse arriveren in Antwerpen-Noord om 3.55 uur.

In beide richtingen wordt voor de meeste bestemmingen een dag A/dag C-

GECOMBINEERD VERVOER

Het concept is even eenvoudig als geniaal: ladingen worden in containers of laadkisten naar een speciaal uitgeruste terminal gebracht door vrachtwagens. Daar worden ze op treinen geplaatst. In sommige gevallen gaat de ganse vrachtwagen de trein op, soms de oplegger, meestal enkel de container. De trein vervoert deze vracht snel en op lange afstand over de hoofdassen.

In de terminal van bestemming neemt de flexibele vrachtwagen weer over om het eindvervoer te verzorgen. Kortom, de verschillende transportmodi slaan de handen in mekaar. Ieder neemt dat deel voor zijn rekening, waarin hij het sterkst staat. Dat is meteen dé krachtige troef van het gecombineerd of intermodaal vervoer.

Verdrievoudigen

Het intermodaal vervoer groeide de jongste jaren gemiddeld met 10 tot 15 % in het containerverkeer en met 25 tot 30 % in de ferroutage (het spoor/wegverkeer). Een aantal staten en de Europese Commissie stimuleren dit type verkeer als economisch verantwoord alternatief voor de gevallen waarin het wegverkeer ecologisch te belastend is.

Mede daarom en omwille van de verzadiging van het wegennet, voorspellen deskundigen dat het gecombineerd vervoer tegen het jaar 2010 wel eens zou kunnen verdrievoudigen. De verdere Europese economische integratie (nu ook meer en meer met Oost-Europa) is niet vreemd aan deze puike vooruitzichten.

Capaciteitsverhoging

Momenteel telt België tien terminals voor gecombineerd vervoer. Ook op dit domein ligt Antwerpen veruit op kop met zowat 61 % van het totale Belgische containervervoer. Antwerpen-Schijnpoort behandelt ruim 60 % van de ferroutage.

Rechtstreekse treinen verbinden de terminals met de voornaamste economische zones. Ondertussen wordt volop gewerkt aan de verdere verbetering van de grote verkeersassen, aan een nog vlottere aansluiting van de weg op het spoor in de terminals en aan een forse capaciteitsverhoging om de verwachte toename op te vangen.

Voor de ladingen worden drie-assige opleggers, ISO-containers en laadkisten in onder meer klassieke, tank- of tremeluitvoering gebruikt. De samenwerking tussen bedrijven (uit de privé-sector of met een NMBS-participatie) die actief zijn op het gebied van de organisatie van gecombineerd vervoer en B-Cargo verloopt uitstekend.

B-Cargo legt verder snelle rechtstreekse treinen voor intermodaal vervoer in naar de belangrijkste economische regio's. Zo vertrekken in Antwerpen dagelijks treinen naar Italië, Zwitserland, Spanje, Oostenrijk, Frankrijk en Duitsland of ze komen aan uit deze landen. Juist met het oog op de toekomst verhoogde de NMBS haar participatie in ondernemingen voor intermodaal vervoer zoals Interferry en TRW.

Dry port als extra steun

Een fraai voorbeeld van dergelijke participatie en investering is de uitbouw van een zogeheten "dry port" in Muizen-Mechelen. Daar zal ook vracht uit de haven van Antwerpen kunnen vertrekken op enkele beloftevolle lijnen. Op de eerste plaats werd Dry Port Muizen gecreëerd als de Belgische poort voor intermodaal transport door de Kanaaltunnel. NV Unilog (een dochterbedrijf uit de kroostrijke familie van NMBS en British Rail) staat in voor de commercialisering van de dagelijkse shuttle-treinen tussen Muizen en Willesden (Londen). Er is tevens een rechtstreekse aansluiting naar Trafford Park (Manchester) enerzijds en Duisburg in het hart van het Ruhr-gebied anderzijds.

Sinds de opening van de Kanaaltunnel liggen Mechelen en Londen nog nauwelijks acht uur van mekaar verwijderd. Naar Manchester duurt de tocht twaalf uur, naar Duisburg zeven uur. Er worden zowel containers, tankcontainers als wissellaadbakken (swap body's of caisses mobiles) meegevoerd.
Deze "droge terminal" (zo genoemd omdat hij niet meteen in een haven ligt)

zal tevens een centrale rol spelen in het intermodaal vervoer tussen de Benelux, Spanje en Marokko. Ook dit traject kan verlengd worden met onmiddellijke aansluitingen naar Duisburg. Er staan regelmatige verbindingen op het spoor met het Noordspaanse Irun en het Zuidspaanse Cadiz. De transittijd naar de Andalusische havenstad blijft beperkt tot 48 uur.

Vanuit Cadiz is er een snelle maritieme verbinding met het Noordmarokkaanse Tanger, van waaruit de belangrijkste Marokkaanse centra vlot bediend worden. In een later stadium staat een uitbreiding naar andere Maghreb-landen op het programma. Deze verbinding wordt uitgebaat door de Marokkaans-Belgische vennootschap Carré onder het label TEFEM ("Train Express Fret Europe-Maghreb").

Dry Port Muizen vormt eveneens het knooppunt voor het binnenlands intermodaal vervoer van B-Cargo. Uiteraard is er een bijzonder accurate verbinding met het Antwerpse havengebied. Dry Port Muizen mag beschouwd worden als het geesteskind van NV Ferry-Boats, nog een telg uit de NMBS-kringen. De terminal toont overtuigend aan dat de spoorwegmaatschappij en haar dochters snel, soepel en performant kunnen inspelen op nieuwe marktgegevens.

BIJKOMENDE PRODUKTEN

RAILEASY

Ook de elektronica deed haar intrede in de begeleiding en logistieke ondersteuning van het spoorvervoer.
Onder de naam "Raileasy" commercialiseert B-Cargo de lokalisatie van wagens. Daarbij wordt dankbaar gebruik gemaakt van het internationaal netwerk "Hermes", dat gegevens uitwisselt tussen de spoorwegbedrijven.

Met hun "password" kunnen klanten hun computerterminals rechtstreeks aansluiten op de centrale NMBS-computer waarin voortdurend, in "reële tijd", de bewegingen van alle wagens bijgehouden worden. Waar bevindt de spoorwagen zich ? Is hij al de grens over ? Wanneer wordt hij precies op de bestemming verwacht ? Ook het vertrek en de aankomst in een buitenlands station kunnen onmiddellijk doorgeseind worden.

Het "rolling stocks"-principe vindt vlot toepassing. Daarbij beperkt de klant zijn voorraad tot een absoluut minimum. Hij krijgt de leveringen "just-in-time" in de fabriekshal, klaar om precies op tijd in het produktieproces aangewend te worden. Zijn "stocks" zijn voortdurend onderweg in plaats van opgestapeld te worden in een (duur) voorraadmagazijn.
Uiteraard wil die producent-klant dan wel bijzonder goed op de hoogte gehouden worden waar de "voorraden" zich exact bevinden en of alles op tijd aankomt. Zoniet moet hij zeer snel maatregelen treffen. Tijd is immers geld - een huizenhoog cliché dat in de huidige flexibele markten met hun "lean production"-voorwaarden zo mogelijk nog sterker geldt. Snelheid, souplesse en know-how bepalen in niet geringe mate de competitiviteit van een onderneming. De elektronica zorgt ervoor dat ook de trein perfect in dat schema past.

ELEKTRONISCHE VRACHTBRIEF

De elektronische vrachtbrief zal nationale én internationale vrachtbrieven vervangen. Hij zal meteen ook geldig zijn voor alle soorten transport. Men mag gewagen van een revolutie in de begeleiding van het vrachtvervoer. Zo zullen de commerciële contacten tussen opdrachtgever en vervoerder drastisch vereenvoudigd worden. Door de verlichting van de administratie komt er meer tijd vrij voor klantenbegeleiding en kwalitatieve uitbouw van op maat gesneden vervoerprogramma's.

In Antwerpen werkt de NMBS nauw samen met SEAGHA aan een project om het elektronisch circuit in de haven zelf te verbeteren.

Infrastructuur
RAAKVLAK TUSSEN KLANT EN SPOORWEG

Ruim 900 kilometer sporen werden aangelegd om het gehele havengebied te bedienen. Op elke kaai liggen zogenoemde kaaisporen, zodat iedere aanlegplaats bereikbaar is voor de goederentreinen. De omloopsporen verbinden de haveninfrastructuur met het algemene net.



Zowel de kaai- als de omloopsporen worden beschouwd als een deel van de industriële uitrusting van de haven. Ze zijn in principe gereserveerd voor gebruik door de NMBS. Niettemin kunnen sporen die tijdelijk niet gebruikt worden door het spoorwegbedrijf, verhuurd worden aan privé-ondernemingen.

BEDRIJFSSPOREN

Spooraansluitingen van bedrijven maken geen deel uit van de industriële haveninfrastructuur. Ze liggen op de bedrijfsterreinen en worden daar uitsluitend voorbehouden voor gebruik door de betrokken onderneming.

Het systeem is steeds hetzelfde: een wissel en 18 meter spoor worden op kosten van de aangeslotene aangelegd en jaarlijks verhuurd. Supplementaire spoorinfrastructuur op het terrein kan door het bedrijf zelf worden aangelegd volgens door de NMBS bepaalde normen.

MULTIFUNCTIONEEL

Momenteel onderzoekt B-Cargo de oprichting van multifunctionele vervoercentra. Dit zijn platforms waar aansluitend op het spoorvervoer logistieke prestaties worden aangeboden. Er zal overslag van spoorwagen op vrachtwagen of vice versa gebeuren, net zoals opslag, voorraadbeheer, eindvervoer per vrachtwagen en dies meer.

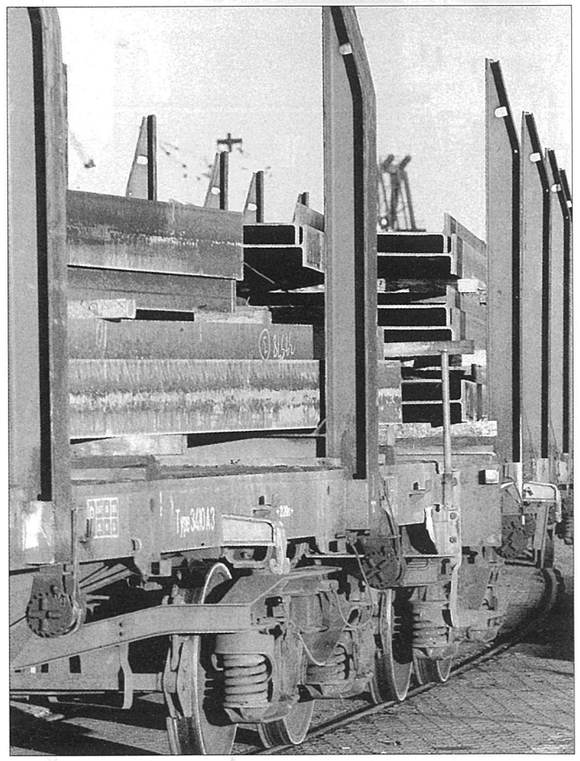
Met dit concept richt B-Cargo zich voornamelijk tot bedrijven zonder spooraansluiting.

Materieel IN CONSTANTE BEWEGING

Door rationalisatie, ombouw van bestaande types en aankoop van nieuw materieel zorgt de NMBS voor de aanpassing van haar wagenpark aan de marktbehoeften en de noden van de klanten.

Het vrachtvervoer van en naar Antwerpen gebeurt in Belgische netwagens en in P-wagens. Laatstgenoemde worden ter beschikking gesteld door privé-verhuurders. Tevens ontvangt de haven vele wagens van andere spoorwegnetten. Geregeld nemen ze een terugvracht mee naar het land van herkomst.

De NMBS gebruikt ongeveer 15.000 eigen wagens van de meest uiteenlopende types. Het voorbije decennium werd het eigen wagenpark met 60% ingekrompen. De gemiddelde nuttige last steeg evenwel in dezelfde periode van 35 tot meer dan 42,5 ton, zodat de totale capaciteit niet in gelijke mate daalde. Moderniseringen en een betere organisatie leidden bovendien tot een efficiëntere benutting.



WAGENTYPES

De NMBS biedt ongeveer 30 verschillende wagentypes aan. De meest courante wagens die ze in Antwerpen inzet, behoren tot de volgende hoofdtypes:

* E-wagens doen dienst voor het transport van schroot, steenkool en dergelijke. Ze worden geladen en gelost door kranen.
* F-wagens zijn open. Ze vervoeren bulkgoederen zoals ertsen, steenkool, cokes en grind. Ze hebben een handbediend of halfautomatisch lossysteem.
* H-wagens zijn gesloten wagens met schuifdeuren, vooral geschikt voor gepalettiseerde goederen.
* K- en R-wagens zijn platte wagens met rongen en verklapbare kop- en zijschotten. Ze vervoeren onder meer lange staalprodukten, pakken hout, machines en voertuigen.
* S-wagens zijn speciale platte wagens, die naargelang van de uitvoering ingezet worden voor containertransport, bomen en rollen plaatstaal.
* T-wagens bieden de goederen bescherming tegen de weersomstandigheden. Het dak wordt geopend voor het lossen en het laden. Ze vervoeren pakken plaatstaal. In sommige versies gaat het om kalk en meststoffen.

Het gamma omwat tweeassige en vier-assige wagens. Sommige bereiken een draagvermogen van 22,5 ton per as (regime-D). Zowel de haven als de grote transitsporen naar de buurlanden zijn uitgerust voor deze lasten. Op andere verbindingen blijft de toegelaten last per as soms beperkt tot 20 ton. Het is de bedoeling dat de toegelaten last per as in Europees verband stelselmatig wordt opgetrokken tot 22,5 ton (en in een later stadium tot 25 ton). Een vier-assige wagen van het nieuwe type kan, bijvoorbeeld, een "nuttige last" van 65 ton dragen.

OMBOUWEN VOLGENS BEHOEFTE

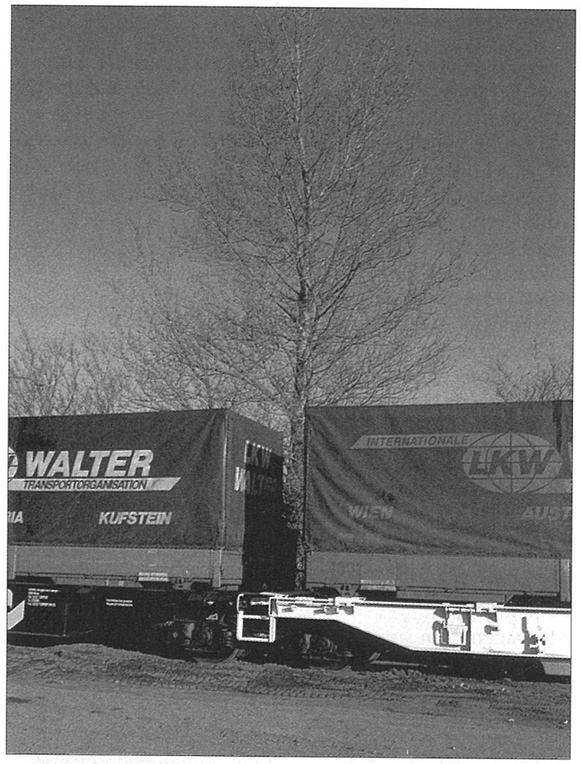
Geregeld worden bestaande wagentypes omgebouwd om te blijven beantwoorden aan de markteisen en om afgestemd te zijn op wijzigingen in de behandelingstechnieken. Een modernisering van nog degelijk materieel, die geen al te ingrijpende wijzigingen vergt, levert evenwaardige resultaten op als nieuwbouw, maar dan wel voor een fractie van de kost.

Ombouwen laat ook specialisering volgens behoefte toe. Dat gebeurt op vraag van de klant, die zijn goederen in de beste omstandigheden wenst te vervoeren. Of het geschiedt op suggestie van de B-Cargo-marketingmensen die trends ontdekken. Of het kan tevens op vraag van het Centraal Verdeelbureau van de NMBS als dit aanhoudende tekorten van een bepaald type vaststelt. Uiteraard worden ook voorstellen voor verbetering van het gebruikscomfort vanwege de klant zelf ernstig onderzocht.

Waar haar eigen wagenpark niet volstaat, huurt de NMBS wagens om onverwachte opdrachten uit te voeren of om aan een plots gestegen vraag te voldoen. Maar het spoorwegbedrijf verhuurt even goed materieel aan klanten die een speciale toepassing op het oog hebben.

Tarieven
DE MARKTPRIJS ALS LEIDRAAD

De prijzen voor het binnenlands vervoer worden opgesteld op basis van de reële kostprijs en van de marktomstandigheden.
B-Cargo is een bedrijf binnen de NMBS met een commerciële opdracht in het domein van het vrachtvervoer. Daarom levert de onderneming een degelijk vervoerprodukt tegen een marktprijs die een normale bedrijfswinst moet opbrengen.



BINNENLAND

Na de prijsaanvraag ontvangt de klant snel tarieven die van toepassing zijn op het soort vervoer dat hij vraagt, zodat hij een beslissing kan nemen. Wanneer er een belangrijk potentieel aanwezig is voor grotere partijen (eenmalig of op jaarbasis), kan de verzender contact opnemen met B-Cargo om een bijzondere overeenkomst uit te werken.

Indien dergelijke overeenkomst tot stand komt, is ze geldig voor een jaar. In dit geval krijgt de klant ook een klantennummer (wat niet moet, maar kan als het vervoer tegen gewone tariefprijs gebeurt). Het voordeel van een klantennummer is dat de NMBS-trafiek vlot kan worden opgevolgd, precies omwille van de "bekendheid" van de klant en zijn vervoer.

INTERNATIONALE OVEREENKOMSTEN

Hetzelfde geldt voor overeenkomsten in het internationaal vervoer, waarbij B-Cargo met andere betrokken spoorbedrijven snel overlegt over een offerte. Vroeger verschilden de tarieven voor het spoorvervoer sterk van land tot land en was het voor de commerciële diensten niet zo gemakkelijk om binnen een redelijke termijn een aanvaardbare prijs vast te stellen.
Om dat stelsel te vereenvoudigen, werden met alle Europese landen (op een paar uitzonderingen na) afspraken gemaakt over het prijzenpeil en de administratieve en financiële afhandelingen van het vervoer. Een direct internationaal tariefsysteem biedt prijzen van vertrek tot aankomst en doet dienst als basisinstrument.

IN DE HAVEN

De verkopers van B-Cargo laten natuurlijk ruimte voor overleg met de klanten op grond van bepaalde criteria. In havens die zoals Antwerpen veel trafiek genereren, worden speciale prijzen gehanteerd voor verkeer binnen de haven. Deze worden geval per geval bekeken.
Het gaat meer bepaald om de overbrengingsvergoeding voor verplaatsing van spoorwagens zonder dat er aan de lading iets verandert of om specifieke haventransporten (waarvoor dan ook bijzondere overeenkomsten kunnen worden besproken).

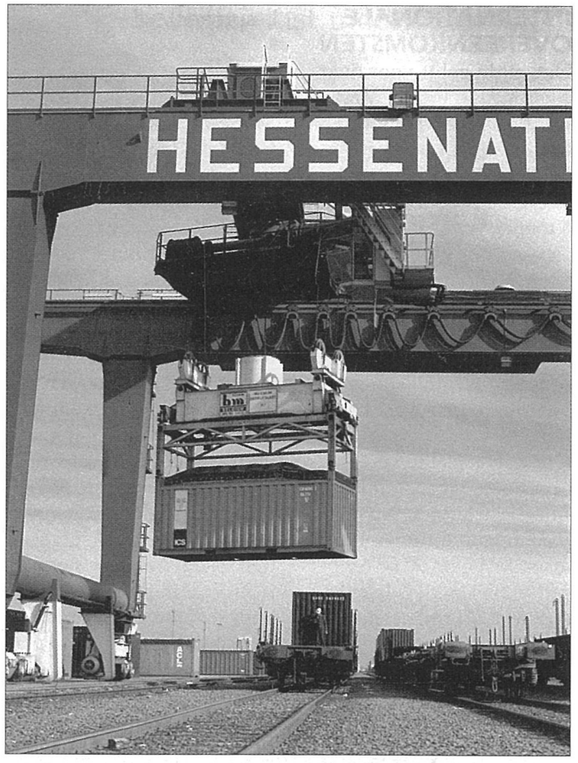
STAANGELD EN BERGINGSRECHT

In de Antwerpse haven beschikken de afzender of de geadresseerde over een termijn van 10 uur voor het lossen of laden van wagens. Wordt deze overschreden, dan dient staangeld betaald te worden.
Om rekening te houden met de bijzondere kenmerken van de aan- en afvoer door zeeschepen werd in het havenverkeer de formule van het bergingsrecht geïntroduceerd. De afzender vraagt het bergingsrecht aan in de vrachtbrief, voor de aanvang van het vervoer. Aanvraag en betaling van het recht verlengen de laad- en lostermijn met - in de meeste gevallen - 72 uur.

Het bergingsrecht kan dus beschouwd worden als een soort verzekeringspremie die de klant betaalt om zich op zijn minst gedeeltelijk in te dekken tegen het risico op vertraging van de zeeschepen.

Verkoopsteam VINGER AAN DE POLS

Het Antwerpse B-Cargo-team helpt de individuele onderneming of verlader bij het omschrijven van zijn concrete vervoerbehoefte. Op basis daarvan organiseert de ploeg een specifiek, klantgericht transport.



Het Antwerpse B-Cargo-team staat ter beschikking van alle actuele en potentiële klanten. In samenwerking met de centrale diensten bepaalt de afdeling de prijs van het vervoer. Tevens zoekt ze uit welke middelen moeten worden ingezet. Daarbij gaat het zowel om het nodige rollend materieel als de los- en laadinstallaties, terminals en stations bij vertrek en aankomst. De aandacht gaat uit naar de best haalbare vervoertermijn. In dit proces treedt B-Cargo telkens adviserend op. Het schuift aanbiedingen naar voor om het transport in correcte, doelmatige en adequate omstandigheden te laten verlopen.

NAUW OVERLEG

In deze afdeling ontmoet u ook een ploeg gespecialiseerde verkopers, die het produktengamma door en door kennen. Zij houden dagelijks de vinger aan de pols van de klant, de markt en de mogelijkheden. Ze leiden nieuwe transporten in en knappen de nazorg op van de lopende zaken. Zo waken ze over het goede verloop. Zonodig brengen ze verbeteringen aan. Vanzelfsprekend gebeurt dat alles in nauw overleg met de klant.

Uiteraard organiseert deze equipe niet echt zelf alle transporten in het immense en razend drukke havengebied. Een hele rist firma's treden op als tussenpersonen tussen het spoorbedrijf en de verlader. Deze bedrijven bieden prijzen aan, organiseren en optimaliseren het vervoer.

TUSSENPERSONEN

Binnen de NMBS-groep opereren "tussenpersonen" als Interferry, Euratral en Depaire. Interferry spitst zich toe op het gecombineerd vervoer. Depaire en Euratral zijn vooral bedrijvig in het conventioneel spoorvervoer. Euratral is gespecialiseerd in logistieke prestaties met betrekking tot het spoorvervoer.

Daarenboven bestaat er een intense samenwerking met de andere expediteurs en organisatoren van vervoer. In het bijzonder de NV Railtrans verdient een vermelding. Deze organisatie werd in 1971 opgericht door Antwerpse expediteurs. Ze is actief in zowel het gecombineerd als het conventioneel vervoer. Railtrans groepeert het vervoeraanbod van haar leden om voor een belangrijk vervoerpakket als woordvoerdster tegenover B-Cargo op te treden. Deze werkwijze bleek meer bepaald succesvol voor het vervoer van staalprodukten naar Duitsland en Frankrijk.

De namen en telefoonnummers van ons verkoopteam in Antwerpen vindt u op blz 24.

SPREKENDE CIJFERS

Bekijken we het spoorvervoer cijfermatig nu eens vanuit een andere invalshoek.In 1993 vertrokken vanuit de Antwerpse haven en industrie in totaal 18 miljoen ton goederen over het spoor naar het hinterland. Hiervan was 60 % maritiem transport. Deze vertrekkende goederenstroom bestond vooral uit ertsen (7,1 miljoen ton), vaste brandstoffen (5,2 miljoen ton) en containers (2 miljoen ton).

Iets meer dan de helft hiervan (9,3 miljoen ton) was bestemd voor België zelf. Het gaat daarbij voor 95 % om ertsen en steenkool. Ruim 2,8 miljoen ton ging naar Luxemburg (74 % hiervan zijn ertsen), 1,6 miljoen ton naar Frankrijk en 1,2 miljoen ton naar Duitsland. Verder vertrok er 0,9 miljoen ton naar Italië, 0,8 miljoen ton naar Zwitserland en evenveel naar Nederland.

Het aankomende spoorverkeer in de Antwerpse haven en industrie overschreed in 1993 de 7 miljoen ton. Bijna 60 % hiervan was bestemd voor maritiem transport. De belangrijkste goederensoorten waren afgewerkte metaalprodukten (2,8 miljoen ton) en landbouw- en voedingsprodukten (1,2 miljoen ton), terwijl ook containers (1,6 miljoen ton) uiterst belangrijk zijn.

Iets meer dan een kwart (27 % of 1,9 miljoen ton) van de aangevoerde tonnage komt uit België. De rest komt uit het Europese hinterland, voornamelijk uit Frankrijk (31,6 % of 2,2 miljoen ton), Duitsland (13,8 % of 0,96 miljoen ton), Luxemburg (8,5 % of 0,6 miljoen ton) en Italië (6,7 % of 0,47 miljoen ton).

Produktiediensten
SOEPELE PLANNING

Het havengebied wordt bediend door het hoofdstation Antwerpen-Dokken en Stapelplaats, in de wandeling Antwerpen-DS genoemd. Het wordt geleid door een Eerste Stationschef die alle haven- en bedrijfsgebonden trafieken coördineert, met uitzondering van de bewegingen in het vormingsstation Antwerpen-Noord, waar de wagens voor het gespreid vervoer verzameld en gesorteerd worden.



Antwerpen-DS bestaat uit zes divisies, genummerd van twee tot en met zeven, met aan het hoofd een adjunct stationschef. De divisies zijn op hun beurt onderverdeeld in één of meer secties onder leiding van een onderstationschef. Het zijn deze secties die voor de praktische afhandeling van het transport het dichtst bij de klant staan. Zij bedienen de kaaien of de bedrijven vanuit een sporenbundel, zij rangeren of vormen treinen.

SOEPEL, SNEL, SECUUR, SERVICE

Alles wat van en naar een kaai of bedrijf komt of gaat, loopt via Antwerpen-DS, dat elke dag weer de grote puzzel samenstelt. Vanzelfsprekend bestaat daarvoor een basisplanning. Omwille van de aard van de havenbedrijvigheid en haar onvoorspelbaarheid, zal deze telkens opnieuw flexibel aangepast worden aan het binnenkomende en uitgaande verkeer. Petroleumprodukten zijn, bijvoorbeeld, sterk gebonden aan een wisselende marktprijs. Voor de stationschef van Antwerpen-DS betekent dit in de praktijk dat als de prijzen stijgen, hij moet rekening houden met het wegvallen van enkele treinen. Omgekeerd, bij een prijsdaling, komen er gegarandeerd enkele bovenop het voorziene aantal. Op dit soort eventualiteiten wordt soepel gereageerd. Aldus wordt veel meer dan vroeger ingespeeld op de capriolen van de vraag.
De stationschef stelt de planning zodanig op, dat de infrastructuur het verkeer kan verwerken. Voor nieuw vervoer brengt hij de wensen en de mogelijkheden van de klant in overeenstemming met deze van de spoorweg. Een gevaarte van 1800 ton, leeggewicht inbegrepen, sleep je niet



weg zonder goede planning.
Zonder planning kan een trein ook naar Milaan, maar dan is hij waarschijnlijk wel een week onderweg. Met een goede voorbereiding doet hij er minder dan 48 of zelfs slechts 36 uur over. De stationschef onderzoekt hoe, waar en wanneer hij de beladen wagens zal ontvangen, en wanneer hij de documenten in bezit krijgt. Na de overname van een treinstel, volgt een nazicht om uit te maken of het volledig veilig kan rijden en of het desgevallend in regel is met de reglementering op het vervoer van gevaarlijke goederen. Tenslotte wordt de tractie voorzien.
Kortom, alles gebeurt in dienst van het realiseren van het klantgerichte "vier s'en-management" met de "s" van soepel, snel, secuur en service. Primo: een Soepel inspelen op alle mogelijke bewegingen van vraag en aanbod. Secundo: een Snelle afhandeling van het bestek, de planning en het vervoer. Tertio: een Secure, punctuele en consciëntieuse uitvoering van het contract. Quarto: een optimale Service, naadloos geknipt op maat van de klant.

BESTENDIGE SAMENWERKING

Het geheel kan pas gesmeerd draaien door een bestendige samenwerking tussen de klant, de centrale B-Cargo-diensten in Brussel, het vormingsstation Antwerpen-Noord en Antwerpen-DS. De noodzakelijke contacten met de buitenlandse partners in het internationaal vervoer worden doorgaans via Brussel gelegd, maar ook hier werd in een paar gevallen een nieuwe aanpak geïntroduceerd. Voor een vrij omvangrijk en regelmatig vervoer van petroleumprodukten naar Zwitserland, bijvoorbeeld, is er dagelijks een rechtstreekse uitwisseling van informatie tussen Antwerpen-DS en de Zwitsers. Door de uitschakeling van een tussenniveau in de communicatie wordt de snelheid van uitvoering verhoogd. Naar verluidt is deze werkwijze voor herhaling vatbaar.

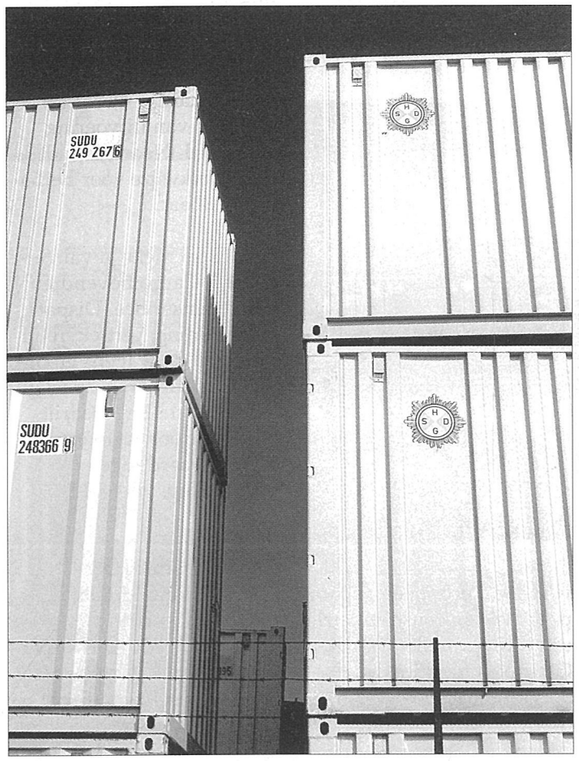
In dit specifieke geval verzorgt B-Cargo bovendien een totaalservice. Dispatching, lading, vertrek, reiniging van de wagens en onderhoud bij een gespecialiseerd herstellingsbedrijf worden door Antwerpen-DS, uiteraard tegen vergoeding, geregeld.

DISPATCHING

Naast de onmiddellijke exploitatiegerichte diensten, biedt Antwerpen-DS onderdak aan:
❒ de dienst havendispatching, die de aan- en afvoer van de wagens opvolgt en indien nodig tussenbeide komt om het proces bij te sturen
❒ de dienst voor terbeschikkingstelling van lege wagens
❒ de dienst naverkoop
❒ de regionale raadgever voor spoorvervoer van RID-goederen, die de klant informatie verschaft over de verzending van gevaarlijke produkten per spoor en het opstellen van de hiervoor nodige documenten.

Blijven investeren UITGELEZEN PARTNERSHIP

De groei van het Antwerpse havengebied en de keuze van vooraanstaande rederijen en topbedrijven voor de Sinjorenstad berusten niet op toeval. Het spoor vervult daarin een niet onbelangrijke rol.



steviging van haar marktpositie door middel van prijsgunstig en flexibel kwaliteitsvervoer is de beste dienst die ze de ondernemingen kan verlenen.

Alles wijst erop dat het belang van de spoorweg in het goederenvervoer zal toenemen. Het wegtransport krijgt af te rekenen met beperkingen. Naast de milieulast nemen de capaciteitsproblemen snel toe. Tegelijkertijd stijgen de behoeften door de verdere Europese integratie, de ontwikkelingen in Oost-Europa en de zo mogelijk nog voortschrijdende internationalisering van de handel. Om die uitdaging adequaat en effectief te beantwoorden, neemt de NMBS voortdurend initiatieven op het vlak van de commercialisering, organisatie en uitrusting.

In dit dossier toonden we aan dat B-Cargo een onmisbare en onmiskenbare bijdrage levert tot de economische ontwikkeling van het gebied. Het voordeel is wederzijds. In Antwerpen ligt het zwaartepunt van het goederenvervoer per trein in België. Dat geldt evenzeer op Europese schaal. Uiteraard oogst ook het spoorbedrijf daar de vruchten van. De NMBS investeert dan ook verder in deze groeipool. De verspeurt het spoorwegbedrijf onophoudelijk naar verbeteringen in het aanbod. Daarbij worden zowel snelheid, betrouwbaarheid als soepelheid geviseerd.

GEVARIEERD VERVOERPOTENTIEEL

Op de eerste plaats streeft B-Cargo naar een nog sterkere positie als marktleider in de sectoren waar de spoorwegtechnologie de beste prestaties levert. Het gaat om goederen die zich vlot lenen om met gesloten treinen vervoerd te worden (zie ook blz. 5). In de overige sectoren (voornamelijk het gespreid verkeer en het intermodaal transport), houding laadvermogen/eigen gewicht leiden tot een efficiënter gebruik van de middelen. In de havens, de industriegebieden, de terminals, de rangeerstations en de internationale knooppunten wordt de infrastructuur gemoderniseerd en nog doeltreffender gemaakt.

Constant worden de normen verlegd. Steevast gaan we uit van een accurate inschatting van wat de klant verwacht. Het bijzonder succesrijke concept Eurail-Cargo bewees zijn deugdelijkheid ruimschoots. Het fungeert als voorbeeld voor de andere grote internationale verbindingen.

Door haar hoge en gevarieerde vervoerpotentieel is de Antwerpse haven uitermate geschikt voor de verdere ontwikkeling van de as-treinen en het tot stand brengen van uitstekende relaties met het hinterland.

AANGEPAST INSTRUMENTARIUM

Vanzelfsprekend geschiedt de aanpassing van het produktieapperaat niet lukraak. Het onderdeel vrachtvervoer van het "Star 21"-plan past naadloos in de ruimere Europese versteviging van het spoorverkeer. De grote basisassen, die de hoofdlijnen voor het reizigersverkeer in de mate van het mogelijke uit de weg gaan, worden uitgerust voor een snelheid van 120 km/u en een aslast van 22,5 ton (later opgedreven tot 25 ton). Waar nodig wordt de capaciteit verhoogd.

Snel vervoer, betere rotatie van het materieel en meer transport met minder wagens door een betere ver-

ZENUWKNOOPPUNT

Antwerpen vormt het zenuwknooppunt van essentiële trafieken voor B-Cargo. Het verbaast dan ook niet dat er in deze tijden van razendsnel evoluerende markten en technologie belangrijke infrastructuurwerken zijn. Sommige worden momenteel uitgevoerd, andere zijn gepland of reeds afgerond. Een beknopte bloemlezing.

❒ Het rangeerstation Antwerpen-Noord wordt uitgerust met een automatisch rangeer- en remsysteem. De sporenbundels worden aangepast en het rangeerseinhuis Blok 9 kreeg al een elektronische bedieningspost. Door de hogere rangeersnelheid werd de capaciteit van de aankomstbundel opgedreven tot 4.000 spoorwagens per dag. Voor de vertrekbundel staat een gelijkaardig systeem op stapel.

❒ Steeds vaker wordt de Linkeroever de "haven van de toekomst" genoemd. In die regio, onder meer rond het Vrasenedok, werd spoorinfrastructuur aangelegd. Daar is de zevende divisie van het station Antwerpen-DS operationeel.

❒ In 1995 krijgt het chemiebedrijf BASF een nieuwe spooraansluiting met Antwerpen-Noord. Zij loopt over de vaste Noordlandbrug. Dat komt ook de bediening van de Scheldecontainerterminals en andere bedrijven langs de Scheldelaan ten goede.

❒ De renovatie van het centrale havengebied gaat gepaard met de herinrichting van de spoorinfrastructuur.

❒ De aanleg van een tweede spoortoegang tot de haven wordt bestudeerd. Op dit ogenblik is de haven enkel bereikbaar via de zogeheten vertakking "Schijn". Er loopt een studie over een spoorlijn langs het op het gewestplan aangestippelde tracé van het duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet. Daarbij wordt ten zuidoosten van Lier aangesloten op het bestaande spoorwegnet. Tevens ligt een alternatief langs het tracé Grote Ring en Albertkanaal ter studie.

Spectaculaire expansie BANANENEXPRESS

Op enkele jaren tijd groeide het bananenvervoer uit tot een bijzonder belangrijke spoortrafiek. Een blik op een stevige succesformule.



Eind juni 1994 vlagden B-Cargo en Intercontainer-Interfrigo (ICF) een nieuw type geïsoleerde wagen af. Niet toevallig werd deze moderne isothermwagen op maat van het bananenvervoer ontworpen. In 1993 vervoerden de Belgische spoorwegen bijna 140.000 ton van de kromme, vitamine B-rijke vrucht. In 1987 haalde dat transport nog nauwelijks 10.000 ton. De spectaculaire expansie werd ingeluid door de komst van de "Bananenexpress", die zijn maiden trip maakte op 29 februari 1988.

ABSOLUUT BETROUWBAAR

Deze trein vormt een sterk staaltje van klant- en produktgericht transport. Alle voorwaarden werden tot in de puntjes geanalyseerd. Zo blijkt het, bijvoorbeeld, van cruciaal belang dat de temperatuur permanent op 13 graden Celsius blijft. Uiteraard moet de programmering van het verkeer absoluut betrouwbaar zijn. Zoniet kan het natuurlijke rijpingsproces verstoord worden. Op haar bestemming moet de vrucht precies "à point" zijn voor de distributie. Vooral de groothandelsmarkten en distributieketens eisen een minutieuze just-in-time-levering.

Voor deze trafiek moest dus een verbinding met gegarandeerde vervoertermijnen op stapel gezet worden. Vraag bleef in welke richting deze zou lopen. Gelukkig is deze goederenstroom meteen zichtbaar. Neem nu de verdeling van 1993. Van de 140.000 ton spoorde bijna 100.000 ton naar Duitsland. Zowat 20.000 ton had Zwitserland als bestemming. Ongeveer 10.000 ton ging naar Oostenrijk, de overige 10.000 ton vooral naar Oosteuropese landen. De pijl wees een duidelijke richting aan.

Maar waar zou zo'n "exotische" express vertrekken? De spoorwagens komen zowel uit de haven van Antwepen als van Zeebrugge. Daarom werd geopteerd voor een samenstelling in Mechelen-Muizen.

Een trein die in de voormiddag geladen wordt, bereikt de Duitse grens tussen 17 en 18 uur. Om 19.20 uur rijdt hij Keulen binnen. Daar wordt de lading verdeeld over diverse Intercargo-treinen, die haar naar de groothandel brengen. Minder dan 24 uur na het laden zijn alle palletten op hun bestemming.

NIEUWE STEUN

De "Bananenexpress" groeide uit tot een model voor de gehele sector. Niet enkel de betrouwbaarheid ligt aan de basis daarvan. Belangrijk is ook de geïntegreerde samenwerking tussen B-Cargo, operator Intercontainer-Interfrigo en gespecialiseerde overslagbedrijven als Belgian New Fruit Wharf, Andrew's Fruit Wharf en Norexa-Noordnatie.

Voor de bestemmingen in Zuid-Duitsland en Oostenrijk kreeg de bananenexpress inmiddels steun van enkele EurailCargo-treinen. De Scaldo verbindt München en de belangrijkste industriële regio's van oostelijk Oostenrijk met België. De Belalpia brengt de westelijker gelegen regio's van Innsbruck, Villach, Klagenfurt en Salzburg meteen binnen bereik. Meer daarover vindt u in ons hoofdstuk over het gespreid conventioneel vervoer onder de algemene titel "Voor elk wat wils". Hier stippen we alvast aan dat het latere vertrekuur van de EurailCargo's voordelen kan bieden.

NIEUW RECORD

Even werd gevreesd dat de Europese bananenmarktverordening het succes van dit transport zwaar zou afremmen. Sinds 1 juli 1993 is de invoer van Latijnsamerikaanse bananen (de zogeheten dollar-bananen) in de Europese Unie onderworpen aan een tariefcontingent. Daarvan zouden de bananen uit de Europese Unie en de traditionele producenten uit Afrika, de Caraïben en de Stille Oceaan kunnen profiteren. Net als naar Duitsland en Nederland, worden evenwel vooral dollar-bananen naar de Belgische havens verscheept.

Volgens een analyse (uitgevoerd net na de eerste verjaardag van het tariefcontingent) blijkt de totale invoer van de Belgische zeehavens er evenwel nog op vooruitgegaan te zijn. Een paradox ? Niet helemaal. De hypermoderne infrastructuur van de overslagbedrijven in onze zeehavens zuigt nieuwe trafieken naar zich toe. Een snelle overslag en degelijke behandeling worden alsmaar belangrijker.

Tijdens de eerste vijf maanden van 1994 tekenden B-Cargo en ICF zelfs een toename met meer dan 20 % op. Op 20 mei 1994 werd een nieuw record geregistreerd van 111 Interfrigo-wagens met in totaal 2200 ton bananen uit Antwerpen en Zeebrugge. Het marktaandeel van het spoor bleef stijgen en scoort nu al boven de 20 %.

OPROEP

Terwijl u in die onweerstaanbare banaan bijt, komt u misschien op een idee om een dergelijke express ook voor een ander produkt op het spoor te zetten. Laat maar gauw iets van u horen! B-Cargo onderzoekt meteen de mogelijkheden. Verleggen we straks samen de grenzen ?

STIJGENDE KANSEN

B-Cargo wapent zich in een nieuwe commerciële en industriële spirit voor de behandeling van meer en beter vervoer. De toenemende rendabiliteit van het spoorvervoer verhoogt meteen ook de kansen van alle andere investeerders in handel, dienstverlening en produktie. De haven is een uitgelezen partner.

Uw contactpersonen in Antwerpen

DISTRICT NOORDOOST

Koningin Astridplein 27
2018 Antwerpen 1
Tel: 03/204.21.11
Fax: 03/204.29.00

Districtsdirecteur
Ir. T. Van den Berghen
Tel: 03/204.20.00

Algemene Zaken
Ir. W. Redant,
afdelingschef
Tel: 03/204.25.00

F. Van Winckel, adj.
afdelingschef
Tel: 03/204.25.50

F. Meynckens,
Public Relations
Tel: 03/204.25.80

Transport
E. Noë,
afdelingschef
Tel: 03/204.21.00

E. De Smet, adj.
afdelingschef
Tel: 03/204.21.10

Materieel
Ir. G. Lauriks,
afdelingschef
Tel: 03/204.22.00

Ir. J. Mariën,
adj afdelingschef
Tel: 03/204.32.60

Infrastructuur
Ir. F. Verbruggen,
afdelingschef
Tel: 03/204.23.00

Ir. H. Engeler,
adj. afdelingschef
Tel: 03/204.27.00

COMMERCIEEL AGENTSCHAP

Wapenstilstandlaan 47
2600 Berchem
Tel: 03/272.07.22
Fax: 03/236.93.31

Hoofd van het agentschap
L. Segers

Prospecteerders
O. Mets, onderbureauchef:
- scheikunde en meststoffen
- expediteurs

J. François:
- landbouw- en voedingsprodukten
- woudprodukten
- groefprodukten
- ijzer- en staalsector en para-siderurgie
- auto's
- machines

STATIONSCHEFS

Antwerpen-Centraal
L. Van Ingelgem
Tel: 03/204.24.00

Antwerpen-DS
T. Van Geert
Tel: 03/204.34.00

Antwerpen-Noord
P. Vanderplaetsen
Tel: 03/204.42.00

Antwerpen-Schijnpoort
A. Saelen
Tel: 03/204.31.50

B CARGO

Verantwoordelijke uitgever: W. Van Gestel - Frankrijkstraat, 85 - 1070 Brussel - 1995.