

IFB EN LANUTTI LANCEREN
GLASPLATENTREIN
TUSSEN CHARLEROI
EN DRESDEN



IFB, lid van NMBS Logistics en gespecialiseerd in intermodaal vervoer, investeert in het ontwikkelen van spoorverbindingen in heel Europa. De onderneming startte recent met een nieuwe intermodale verbinding tussen Charleroi Trimodal Logistics Center en Dresden.



De trein rijdt exclusief voor Lannutti Glassdivision, Europees marktleider voor dit type van transporten en eigenaar van de wagens. Lannutti zal op haar beurt de glasplaten afleveren bij de opdrachtgever AGC, wereldleider op gebied van glasproductie. AGC heeft haar vertrouwen aan Lannutti gegeven omdat haar strategie gebaseerd is op het gecombineerd transport, dat toelaat aan de logistieke eisen te beantwoorden, met een belangrijk accent op het respect voor het leefmilieu.

In een aanvangsfase zal de trein éénmaal per week rijden in elke richting, met vertrek op donderdag vanuit Charleroi, op dinsdag vanuit Dresden. Het is de intentie van beide partners om het aantal round trips per week nog te verhogen. De containers met de glasplaten worden behandeld met de grijparm en zijn speciaal door Lannutti ontworpen voor het gecombineerd transport.

Voor Valter Lannutti, CEO van Lannutti: is het gecombineerd vervoer de beste keuze, omdat het hen toelaat de afgesproken leveringstermijnen te respecteren en dus optimaal te beantwoorden aan de marktbehoefte, met het grootste respect voor de ecologie. Geert Pauwels, Gedelegeerd Bestuurder IFB en coördinator van NMBS Logistics wijst erop dat de economische crisis

IFB en haar klanten niet afremt om te investeren in nieuwe verbindingen. Het is een extra signaal dat de kwaliteit van de diensten van IFB rendeert.



“NMBS IS BEVOORRECHTE PARTNER VAN DE ANTWERPSE HAVEN, MAAR WE STAAN OPEN VOOR NIEUWKOMERS”

Interview met Eddy Bruyninckx, gedelegeerd bestuurder Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

NMBS en de haven van Antwerpen vormen sinds jaren een goed gesmeerde tandem. Als één van de grootste spoorhavens ter wereld kan het belang van de haven voor de trein moeilijk overschat worden en omgekeerd is de haven gebaat bij het fijnmazig transportnetwerk dat NMBS kan bieden. Door de economische crisis krijgen zowel het spoor als de haven af te rekenen met sterk tegenvallende resultaten. De toenemende concurrentie in de sector van het goederenvervoer per spoor maakt de zaken er niet rooskleuriger op. In een kort gesprek met Eddy Bruyninckx, gedelegeerd bestuurder van de Antwerpse haven, gaan we na of de crisis de goede samenwerking niet onder druk zet.

Hoe doet de haven van Antwerpen het momenteel?

Eddy Bruyninckx: “De crisis is sterk voelbaar in de haven. We spreken van een trafiekdaling met 2 cijfers, dat is zonder voorgaande! De werkloosheid bij de havenarbeiders is verviervoudigd tegenover vorig jaar. Toch blijft de haven een belangrijke economische pool in ons land.”

De trein zou één van de troeven van de haven zijn, klopt dat?

EB: “De samenleving en het beleid verwachten van ons dat we aan mobiliteitsbeheersing doen, met andere woorden een modal shift realiseren ten gunste van duurzamer vervoer, zoals de trein. Als we de cijfers bekijken lukt dit maar ten dele. In het containervervoer bijvoorbeeld lag het aandeel van de binnen-

scheepvaart in 2000 op 25% en zitten we nu aan 32,4%. Het aandeel van het spoor lag in 2000 op 10,1% en nu op 11%. We moeten toegeven dat die groei in het spoorvervoer te bescheiden is en we moeten zeker meer dan een tandje bijsteken.

Welke projecten kunnen daar een mouw aan passen?

EB: “Eén van de initiatieven die we genomen hebben om dat te bewerkstelligen is het project “Antwerp Intermodal Solutions”. Via AIS geven we rederijen of logistieke spelers die op zichzelf een te klein kritisch volume moeten transporteren, de kans toch pakketten per spoor te vervoeren door te clusteren.”





De NMBS-vrachtgroep heeft de jongste jaren hard aan de kwaliteit van de service gewerkt en een aantal dochterondernemingen doet het nog vrij goed. Waar is er ruimte voor verbetering?

EB: "Voor de klant gelden drie parameters: betrouwbaarheid, efficiëntie en kostprijs. NMBS is een bevoorrechte gesprekspartner voor ons, we werken samen in een open dialoog. De dominantie van B-Cargo biedt de nodige schaalvoordelen, maar we kunnen andere spelers niet uitsluiten. Wij moeten onze maatschappelijke rol vervullen en de verwachtingen inzake een modal shift inlossen. De liberalisering biedt ook mogelijkheden, als daardoor andere spoorvervoerders met aantrekkelijke producten komen.

Goederenvervoer per spoor is bij uitstek een Europees verhaal. Wat zijn voor de Anwerpse haven in dat opzicht de prioriteiten voor het beleid?

EB: "Het project van de Europese spoorcorridors is van groot belang en voor het verbinden van die corridors moet uitgegaan worden van de grootst mogelijke synergie tussen de belangen van de havens en de belangen van de nationale spoorwegen. De buurlanden zijn op dat vlak niet altijd even objectief in hun beoordeling van het belang van bepaalde projecten. De Europese

beleidsmakers moeten de nationale spoorwegmaatschappijen de mogelijkheden geven zich om te vormen en klaar te maken voor de liberalisering om te vermijden dat ze door de concurrentie zouden weggeblazen worden."

