

Grote frustraties bij spoorvervoerders

De klachten van de spoorvervoerders van afgewerkte wagens verschillen eigenlijk niet veel van die van de andere klanten van het spoor: een grote frustratie door de discrepantie tussen de goede intenties van Europa - namelijk meer goederen naar het spoor brengen - en de dagelijkse realiteit: een povere kwaliteit, zeker in het internationaal vervoer. Bij Railforce (NMBS Logistics) klinkt het positiever.

ALAIN LEGLAY

Het zal niemand verbazen dat, zoals andere klanten van het spoor, de leden van de The Association of European Vehicle Logistics (ECG) die de rijkklare wagens naar de distributeurs verdelen, tamelijk gefrustreerd zijn. Er bestaan meerdere redenen voor het ontstaan van deze frustratie. Een belangrijk element is de grote discrepantie tussen enerzijds de mooie doelstellingen van de Europese Commissie om iets te doen aan de overbelaste wegen, aan de hoge CO₂-emissies, aan de hoge externe kosten van het wegvervoer (ervoor zorgen dat er een modal shift komt ten voordele van de meer duurzame modi zoals het spoor en de binnenvaart); en anderzijds de manier waarop het spoorgoederenvervoer nog altijd stiefmoederlijk behandeld wordt en zo geen goede kwaliteit op het gebied van punctualiteit en betrouwbaarheid kan aanbieden.

Laten we eerst niet vergeten dat de ECG-leden een rechtstreekse omzet van 16,2 miljard euro vertegenwoordigen met 64.700 personeelsleden. Ze bezitten of opereren 373 autoschepen, 13.000 speciale spoorwagens, 24 binnen- of estuaire schepen en 17.600 gespecialiseerde spoorwagens.

Wat in het bijzonder het spoorvervoer betreft zijn er welgekende namen zoals Cobelfret, Gefco, Mosolf of STVA.

Mike Sturgeon, executive director van ECG met hoofdzetel te Brussel, geeft

gerust toe dat het spoorvervoer wel zeer performant kan zijn. Een voorbeeld hiervan is in Duitsland waar het vervoer van wagens tussen de fabrieken en de Duitse havens zo goed als perfect verloopt. Die autobouwers hebben geen enkel probleem om volle treinen van 220 auto's te vullen. »Maar vanaf het moment dat we door één grens moeten gaan beginnen de problemen. Ook niet ALLE grenzen veroorzaken problemen om eerlijk te zijn. Als er geen locomotief of bestuurderswissel moet gebeuren valt het best mee, zeker als de trein op tijd is. Anders delen we het lot van de andere klanten van het spoor. Rijpad gemist? Geen flauw idee wanneer ik zal mogen doorrijden. En als er stakingen zijn, mogen we er bijna zeker van zijn dat het niet zelden drie dagen duurt voordat de vrachttreinen opnieuw in gang komen.«

De toestand is bijzonder droevig in een land zoals Frankrijk. Het is dus niet verwonderlijk dat Gefco (lid van ECG) het beu geworden is en beslist heeft zijn akkoorden met Fret SNCF te beëindigen (met uitzondering van de verbinding tussen Vesoul en Oekraïne) en in zee te gaan met drie andere (privé)operatoren: Euro Cargo Rail (Frans filiaal van Deutsche Bahn), Europorte 2 (Euro-tunnel) en Colas Rail. Een paar dagen voor de in gebruikname van de nieuwe uurroosters op 11 december 2011 wou Gefco nog niet zeggen welke operator(en)

het vervoer van wagens zou verzekeren. De vrachtoperatoren houden ook hun hart vast voor volgend jaar want Réseau Ferré de France heeft veel moeite met de

Het vervoer van wagens is al lang geen privé-aangelegenheid meer voor historische spoorondernemingen. Hier een Class 66 van Crossrail (voorheen DLC).



beslissing van de SNCF om hoe langer hoe meer treinen gecadanceerd te laten rijden, bijvoorbeeld treinen op vaste uren of op alle uren. Bovendien heeft RFF niet minder dan 1.000 werven voorzien om het spoor net te onderhouden en te moderniseren. Er werd gekozen een maximum van die werven 's nachts te laten gebeuren en dit met zware gevolgen voor het vrachtvervoer. Half november kon RFF nog geen definitieve antwoord geven voor 12 à 15% van de gevraagde treinen. Fret SNCF sprak zelf van 20% geweigerde rijpaden.

»Het neemt toch niet weg dat het spoorvervoer een zeer goede oplossing zou moeten/kunnen zijn: een trein kan

ineens veel wagens vervoeren, hij is veilig, tamelijk snel, en we vragen niet liever dan het spoor (meer) te gebruiken, maar we moeten vaststellen dat na twintig jaar pogingen om het spoorvervoer aantrekkelijker te maken via de liberalisering, we nog niet veel verder zijn«, aldus Mike Sturgeon. »Het is ook wel zo dat het spoor niet flexibel is, en daardoor niet goed kan antwoorden op fluctuerende vragen. Voor pieken mogen we het spoor wel vergeten. Alsook voor kleine hoeveelheden: het vervoer met bloktreinen valt nog mee, maar vergeet het vervoer (van wagens) met een paar wagons.«

»Er is nog een ander probleem bij vervoer van auto's via het spoor, met name

het feit dat de wagons in de meerderheid open zijn. Dit wil zeggen dat als een trein ergens blijft wachten op een zijspoor of een station, men spijtig genoeg regelmatig vaststelt dat er aan de wagons degradaties zijn. We weten ook perfect wanneer er schoolverlof is ... Een oplossing van dit probleem is mogelijk door het gebruik van gesloten wagons (o.a. reeds het geval in Duitsland en Scandinavië, of ook bij Ford Genk een paar jaar geleden). Het grote voordeel van gesloten spoorwagens is inderdaad de veel betere kwaliteit, maar de veel duurere investering maakt het dan weer niet interessant. Vooral kan men hierbij niet zoveel wagens vervoeren als op open wagons, zodat de laadfactor kleiner is.

Een heel ander geluid kan men horen bij Daniël Van Parijs o.a. verantwoordelijk voor het spoorvervoer van wagens bij NMBS Logistics/Railforce. Hij is in ieder geval niet ontevreden over de evolutie sedert de crisis van 2008. »We hebben toen zeker rare klappen geïncasseerd, maar ondertussen doen we het absoluut niet slecht. De volumes zijn teruggekomen op ongeveer het niveau van voor de crisis. Onder andere dankzij de premiesystemen voor nieuwe 'groenere' wagons in veel Europese landen. We ervaren zelfs een groeiende concurrentie vanwege andere spooroperatoren zoals Crossrail, Transport, enz., wat zeer stimulerend is. Het is ook zo dat de autobouwers en -logistiekers het moeilijk hebben met het plannen op lange termijn, zoals de spoorvervoerders het graag zouden zien. Daarom komen we regelmatig met hen samen om maand na maand nieuwe plannen op te stellen en om boetes voor niet gebruikte rijpaden te vermijden. Het vraagt natuurlijk veel meer werk, maar zo kunnen we ook beter op hun fluctuerende vragen inspelen en antwoorden«, aldus Daniël Van Parijs.

www.ecgassociation.eu