



# UIRR-operatorsen uithet dal

In 2010 hebben de gecombineerd vervoer operators die lid zijn van de UIRR (18 maatschappijen) de helft van het verlies van 2009 goedge maakt. De operators hebben het dus niet aan hun hart laten komen. De vertrouwensindex van de leden van de UIRR heeft trouwens gedurende het hele jaar positieve waarden getoond.

Het had veel meer kunnen worden, want enkele factoren hebben een snellere herstart verhinderd. Door de crisis hadden de tractielevanciers hun capaciteit vermindert (locomotieven weggerangeerd, in herstelling enz.) met als gevolg dat er bij het opnieuw aangroeien van de vraag een gebrek aan locomotieven vastgesteld werd. Daarbij kwamen ook veel onderhoudswerken, ongevallen en talrijke stakingen (o.a. in Frankrijk, maar daar niet alleen), die de regelmatigheid van het vervoer zeker niet ten goede kwamen.

Bovendien heeft men ook vastgesteld dat bepaalde wegtransporteurs onder de kostprijs zijn blijven rijden, in de hoop een groter marktaandeel te bekomen. In 2010 hebben de UIRR-operators een totaal van 3.030.865 eenheden vervoerd (of 6.061.729 teu), dus 8% meer dan de 2.818.349 eenheden van 2009. Dit totaal verdeelt zich in nationaal en internationaal vervoer, en dan nog in niet-begeleid en in begeleid vervoer. Het internationaal vervoer kwam op 1.759.815 eenheden (+9%), waar-

van 1.509.152 in niet-begeleid (+9%) en 250.663 in begeleid vervoer. Het nationaal vervoer kwam op 1.271.050 eenheden (+6%), waarvan 1.073.461 eenheden (+6%) in niet-begeleid en 197.589 in begeleid vervoer (ook +6%).

**Punctualiteit kan nog beter**  
In het begeleid gecombineerd vervoer behaalt de punctualiteit van de treinen meer dan 85% (de trein komt binnen de 30 minuten), maar voor het niet-begeleid vervoer in één land zakt ze naar iets meer dan 80%, en komt zelf niet op 70% als een grens overschreden moet worden. Er is dus een grote marge voor verbetering, trouwens een sine qua non zaak, en niet alleen voor het gecombineerd vervoer trouwens! Het gecombineerd vervoer vertegenwoordigt toch meer dan 28% van de goederentreinen in Europa, en zijn aandeel groeit sterker dan dat van de 'gewone' vrachtreinen. De tractielevanciers hebben er dus alle baat bij die zaken te koesteren. De gemiddelde afgelegde afstand door de eenheden in niet-begeleid vervoer bedraagt 743 km (85% van het totaal) en 275 km bij de treinen

van de Rollende Landstrasse (ook Rolling Motorway of RoMo bij UIRR genoemd). Wat overeenkomt met een gemiddelde afstand van 632 km, wat een vrachtwagen met één chauffeur ook per dag kan afleggen.

**Niet-begeleid vervoer**  
Volgens de DIOMIS-studie mag het totale volume van niet begeleid gecombineerd vervoer in Europa rond 16 miljoen teu geschat worden. De leden van de UIRR hebben 30% van het nationaal verkeer voor hun rekening genomen, en meer dan 50% van het grensoverschrijdend verkeer. De transalpijnse corridors blijven, met 820.000 eenheden, ongeveer 55% van het vervoer vertegenwoordigen: ongeveer 30% via de Gotthard, meer dan 20% via de Brenner en minder dan 5% via Modane. De grootste vervoerscijfers worden op de verbinding tussen Duitsland en Italië genoteerd (meer dan 470.000 eenheden), gevolgd door België-Italië met 177.000 eenheden en Nederland-Italië met 65.000 eenheden. Er zijn meer dan 1.100 verschillende diensten van en naar meer dan 300 terminals tussen 29 Europese landen.

**Begeleid vervoer**  
De eerste diensten van RoMo (Rolling Motorway) werden begin jaren zeventig op touw gezet tussen Zwitserland en Duitsland. Het netwerk heeft zich daarna meer naar Oostenrijk verplaatst. Nu worden 450.000 vrachtwagens jaarlijks vervoerd door RoMo-treinen. Die treinen worden door zes operators gerund, allen leden van de UIRR. Zo'n trein kan tussen 20 en 27 vrachtwagens (met cabine) vervoeren. Het laden van de trein duurt ong. een half uur. Zo'n RoMo-dienst opzetten, is niet gemakkelijk want de wegvervoerder wil slechts het bedrag betalen dat hij uitspaart door van de RoMo gebruik te maken, namelijk dieselkost, minder bandenslijtage en gebruiksvergoeding voor de autowegen. Maar dit bedrag dekt de exploitatiekosten van zo'n RoMo gewoonlijk niet. Daardoor is zo'n dienst slechts mogelijk waar de wegentol heel hoog is of waar er bv verboden zijn gedurende de weekends, verlofdagen of een nachtverbod geldt, een beperking op het gewicht, of nog voor gevaarlijke goederen.