



DLC

R. Dillen

Chief Operating Officer

Gedelegeerd Bestuurder

Dillen & Le Jeune Cargo N.V.

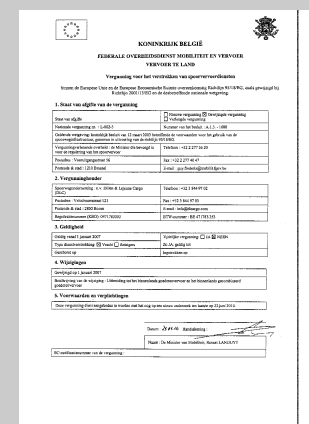




Dillen & Le Jeune Cargo N.V.(DLC) is de eerste Belgische privé spoorwegonderneming opgericht in 2001 door J. Le Jeune en R. Dillen.

DLC heeft een licentie voor de ganse Europese Unie.

In 2001 werd Hupac S.A. voor 40% aandeelhouder.



DLC was de eerste buitenlandse spoorwegonderneming die in **april 2002** gebruik maakt van deze Europese licentie om toegang te krijgen tot **België** en **Duitsland**.

In **januari 2003** startte DLC met bijkomende treinen met een veiligheidsattest voor **Nederland**.





DLC heeft zijn positie opgenomen met een Europese visie:

DLC rijdt treinen onder zijn eigen vergunning in:



België



Nederland



Duitsland

- by using own resources -

Locomotieven rijden 'crossborder' door in:

Polen



Zwitserland



Italië





Dillen & Le Jeune Cargo N.V.(DLC)

- rijdt **90 treinen/week** met internationale bestemmingen
- genereert meer dan **1 miljard tonkilometer**
- stel eigen personeel (waaronder **eigen treinbestuurders**) te werk in België, Nederland en Duitsland
- de **langste afstand** die gereden wordt met **één locomotief** bedraagt meer dan **1200 KM**, hierbij gaat de locomotief door **4 landen**





Bestemmingen, o.a. (België, Nederland, Duitsland, Polen, Italië):

Antwerpen, Terneuzen, Born,
Germersheim, Neuss, Keulen,
Ludwigshafen, Zeebrugge,
Novarra, Busto Arsizio, Genk,
Wloclawek, Geel, Mannheim,
Verona, Wurzburg, ...

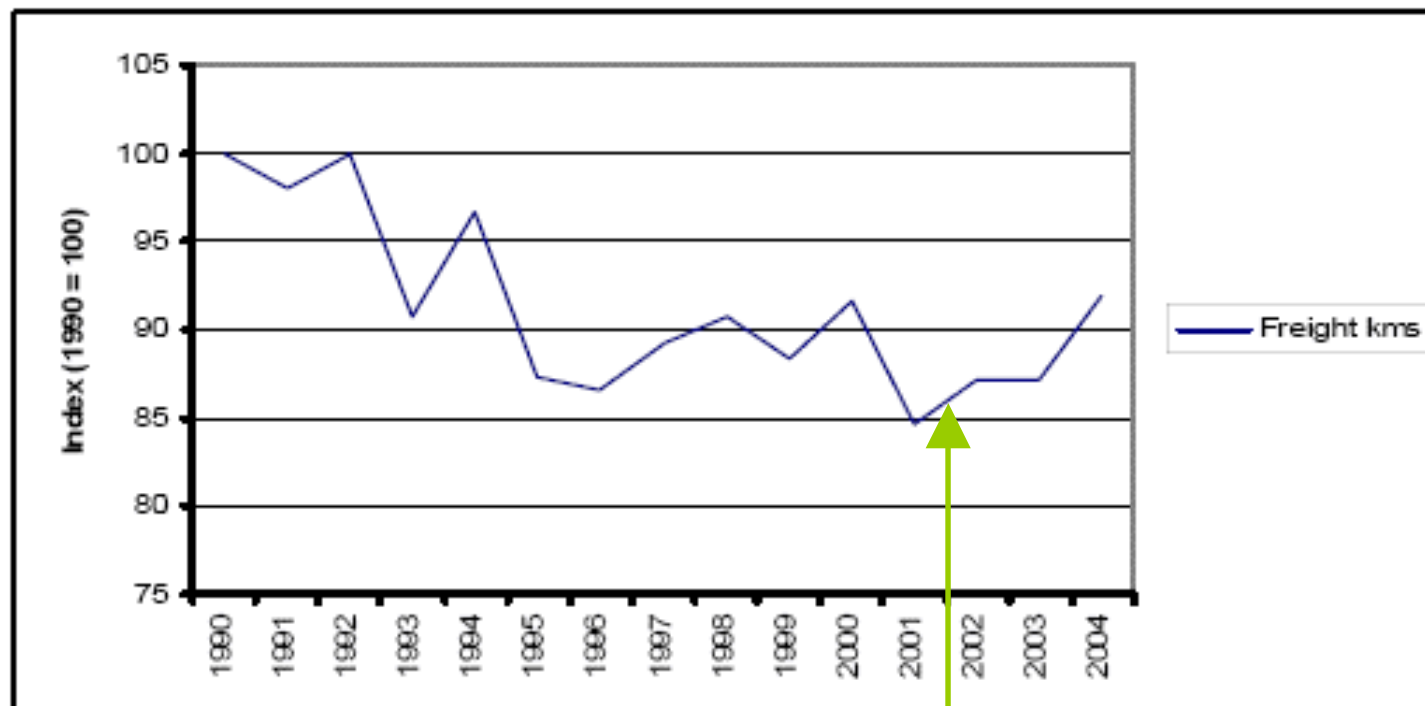




Servrail Study of EU DG TREN

FIGURE 2.1 FREIGHT TRENDS

België



DLC start eerste trein

Source: UIC





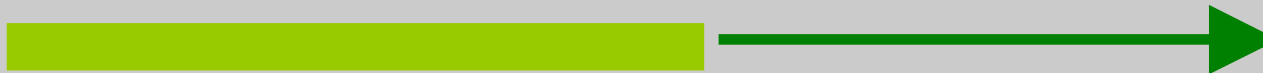
Opening van de Belgische markt? HET VERLEDEN DE TOEKOMST

Belgische LIBERALISERING IN GEVAAR

2002 -2007

2007 -2012

Duitsland :
Privé-operator



België :
DLC



waarom?
doemscenario?

- verbod op nationaal vervoer tot 2007
- tekort aan Belgische treinbestuurders
- homologatie Belgisch materieel

- politieke onwil
- enkel NMBS treinbestuurderopleidingen
- geen overleg in ontwerp wetteksten
- infrastructuur (eindpunten)





Tekort aan treinbestuurders

verleden - heden

° Duitsland: **overschot** aan treinbestuurders op arbeidsmarkt

° België: **tekort (!)**

° opleiding van 'nul' door DLC

° attractiever bij NMBS (pensioen op 55 jaar)

aanwerving door Holding ???

toekomst

° Duitsland: **tekort (!)** aan treinbestuurders op arbeidsmarkt

° België: **tekort (!)**

**Tekort in vele delen van Europa
(oa Nederland, België, Duitsland, Zwitserland, ...)**





Tekort aan treinbestuurders

Vershil Duitsland - België

	<u>Duitsland</u>		<u>België</u>
werkloze/particulier kan opleiding volgen?	JA	—————>	NEE
- theorie	opl. instituten (gn SO)	—————>	/
- praktijk	SO		/
opleiding werkloze gesubsidieerd?	volledig door Arbeitsamt	—————>	NEE
pensioenleeftijd?	65 j	—————>	55 j (NMBS) 65 j (DLC)

Belgische overheid wil dit verder aan banden leggen !





Tekort aan treinbestuurders

→ een job met toekomst !!

Voorstel België

- **pensioenleeftijd** voor treinpersoneel privé-sector naar **55 jaar** brengen (gelijkwaardig aan NMBS)
- **modal shift** bewerken door **volledige subsidieregeling** voor categorie treinbestuurders
- mogelijkheid voor werklozen om opleiding treinbestuurder **bij VDAB** te volgen
- erkenning treinbestuurder opleiding als **knelpuntberoep**
- **stimuleren** treinbestuurderopleiding t.n.v. vrachtwagenopleiding

→ reeds vandaag ingevuld voor vrachtwagenchauffeurs

Willen we met allen wel aan het **milieu** werken ?

Stimuleren spoorvervoer/job treinbestuurder in de maatschappij !!

→ **Klimaatminister?**





Homologatie Belgisch materieel (1)

DLC nam in **juni 2001** initiatief met Vossloh voor homologatie locomotieftype G2000

Locomotief had reeds goedkeuring voor:

- Nederland
- Duitsland

Goedgekeurd in België in **januari 2007**

5 tot 6 jaar

Sedert 5 jaar slechts één type locomotief voor privé-sector gehomologeerd = Class 66
(o.a. omdat het toelatingsproces niet transparant is)





Homologatie Belgisch materieel (2)

Belgisch Memor-veiligheidsysteem bestaande DLC-locomotieven



Geproduceerd door NMBS



Gekocht bij NMBS vóór de opsplitsing NMBS exploitatie - Infrabel



NMBS exploitatie wil niet meer leveren



DLC locomotieven buitendienst stellen ?

Memor cassette





LIBERALISERING IN GEVAAR

Politieke onwil → Belgische overheid beschermt NMBS !!

- Nationaal vervoer enkel vanaf 2007 (beperkt internationaal vóór 15 maart 2005)
Nederland en Duitsland voor DLC geen probleem !!
- Geen volledige splitsing NMBS zoals in Nederland
(Railion, NS reizigers en ProRail)
- Enkel treinbestuurderopleidingen momenteel door NMBS exploitatie
 - DLC geblokkeerd met 30 aspiranten in opleiding
(10 bijna voltooid)
- Ontwerp KB met criteria treinbestuurderopleidingen op maat
van NMBS exploitatie geschreven
 - simulator (enkel in bezit, monopolie van NMBS exploitatie)
 - enkel spoorwegondernemingen (dus init. door VDAB niet mogelijk)
 - duur van de opleidingen 250 lesdagen
(omringende landen max. 140 lesdagen)
 - geen overgangperiode voor bestaande opleidingsinstituten, o.a. DLC
 - praktijkbegeleider moet 3 jaar ervaring hebben





LIBERALISERING IN GEVAAR

reeds 5 jaar
NMBS DLC

Enkel NMBS treinbestuurderopleidingen

gepubliceerd

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER
N. 2007 — 326 [C - 2006/14300]
19 DECEMBER 2006
Wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen (1)

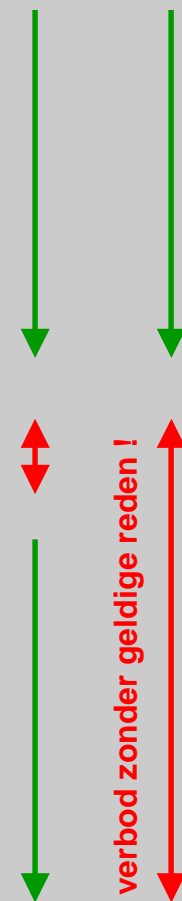
Art. 37. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de organisatie en de minimuminhoud van de opleiding en de examens, evenals de wijze van afgifte van de getuigschriften van treinbestuurders en treinpersoneel.

23/01/2007

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER
N. 2007 — 389 [C - 2007/14016]
21 JANUARI 2007. — Koninklijk besluit houdende erkenning van de N.M.B.S. als instelling die instaat voor de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en treinpersoneel

25/01/2007

Enkel NMBS mag opleidingen geven zonder te voldoen aan de criteria van art. 37



Deze discriminatie brengt DLC in GEVAAR !





LIBERALISERING IN GEVAAR

Geen overleg in de ontwerp teksten wetgeving

- Richtlijn 2004/49/EG van 29 april 2004 verplicht
 - * omzetting in België ten laatste 30 april 2006 (dit was 19 december 2006)
 - * overleg/inspraak van de spoorwegondernemingen

- KB van 16 januari 2007:
 - ...veiligheidsvereisten...op de spoorwegondernemingen
- KB van 16 januari 2007:
 - ...veiligheidsvergunning, ...attest, ...verslag
- KB van 16 januari 2007:
 - ...onderzoek ongevallen en incidenten
-
- Wet van 19 december 2006:
 - exploitatieveiligheid van de spoorwegen

→ Geen overleg

→ Geen overleg

→ Geen overleg

→ Geen overleg



Geen invulling art. 37

DLC geblokkeerd !





LIBERALISERING IN GEVAAR

Infrastructuur (eindpunten)

Goederenstations voor belangrijke terminals

↳ Toegewezen aan B-Cargo

Gebouwen aan goederenstations Leegstaande gebouwen onmogelijk te huren of te kopen indien eigendom van NMBS Patrimonium

↳ Toegewezen aan B-Cargo

Verkeersregeling aan de meeste goederenstations

↳ Toegewezen aan B-Cargo

OP BASIS VAN WELKE CRITERIA ?





Verkeersregeling in de meeste goederenstations aan eindpunten door B-Cargo

**'Last Mile' : bepaalt kwaliteit van de dienstverlening :
kwaliteit aan onze klanten in handen van B-Cargo ?**

Stel je voor:

2 vrachtwagens komen aan een kruispunt zonder verkeerslichten



Zegt de ene vrachtwagenchauffeur aan de ander: **ik zal het verkeer
wel verder regelen voor onbepaalde tijd**



kan de vrachtwagenchauffeur die verantwoordelijk dragen?

- is hij onpartijdig in geval van een ongeval?
- kan hij zowel commerciële taken als veiligheidstaken dragen?
- kan hij NEUTRAAL (niet discriminerend) het verkeer regelen?
- wie controleert de veiligheidsbekwaamheid van
diegene die het verkeer regelt?

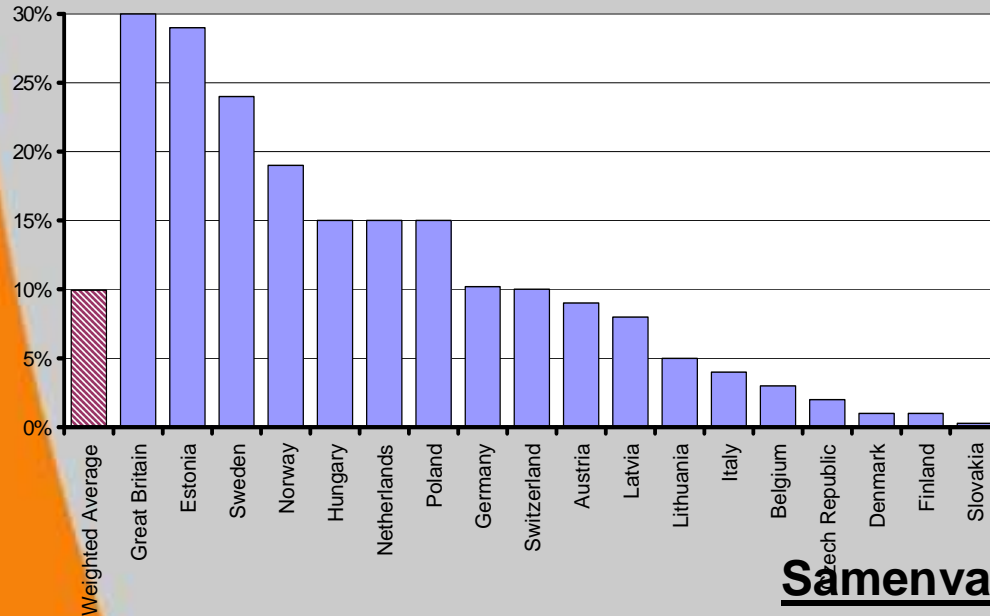
TAAK VAN INFASTRUCTUURBEHEERDER





LIBERALISERING IN GEVAAR

Marktaandeel (% tkm) van de privé-sector : België is 5^{de} laatste gerangschikt (bron: EU DG TREN)



Independence of essential functions

“It is questionable whether the legal requirements of the EU Directives re the separation has been achieved, the manner in which the companies remain linked (through the holding company structure) may hint at the essential functions of capacity allocation not being fully independent.”

EU DG TREN-RailImplement Study, 2005, art. 1.28

Samenvatting situatie in België:

Infrastructuur: eigendom van NMBS Holding

Opleiding en examinering: enkel door B-Cargo

Rangeerstations: eigendom / in beheer van B-Cargo

Terminals: zeer vele eigendom / in beheer van B-Cargo

Marktaandeel van B-Cargo: bijna 100 % !

