

Dit wil zeggen

De NMBS in 1989



A
7
1

Bijlage bij het nummer 5, juni 1990

1989: Bevestiging en perspectieven

Het Belgische spoorbedrijf slaagde er voor het tweede opeenvolgende jaar in een positieve balans voor te leggen. Dat hoeft niemand te verbazen. In 1987 werd de rationalisering aangevat. Het financiële beheer en de commerciële benadering werden opnieuw dynamisch gemaakt. Een en ander leidde tot betere kostenbeheersing en vernieuwing van de werkmethoden. Het overschot van 812 miljoen frank bewijst dat deze aanpak lonend is. Bovendien toont de analyse van onze activiteit aan dat de spoorweg zich mag verheugen in een groeiende belangstelling vanwege bepaalde sociale groepen. Jongeren tussen 12 en 25 bijvoorbeeld maken gretig gebruik van de Go Pass. Zeer uiteenlopende industriële sectoren die vroeger zelden of nooit een beroep deden op spoorwegtransport, ontdekken de kwaliteit van onze dienst.

De inspanning voor de gezondmaking van de NMBS wordt vandaag voortgezet. Maar evenzeer bereidt de onderneming de toekomst voor. Op de drempel van de 21ste eeuw, is zij vastbesloten de spoorweg te herwaarderen en haar marktaandeel te verruimen. In de marktsegmenten waarvoor ze het best geschikt is, wil ze meer en beter bijdragen tot de bevrediging van de stijgende mobiliteitsbehoeften

van personen en goederen. Het is vanuit die toekomstvisie, dat de NMBS in 1989 twee grote programma's op de sporen zette: het TGV-project en STAR 21.

Het TGV-project is een voorstel betreffende de Belgische deelname aan het Europese hogesnelheidsnet. Nadat de definitieve trajecten zullen zijn vastgelegd in overleg met de gewestelijke overheden, kan het project naar zijn praktische uitwerking toesnellen. Het tijdschema dat werd opgesteld door de Verkeersministers van de betrokken landen, voorziet dat de Kanaaltreinstellen vanaf 1993 in bedrijf zullen zijn. Samen met de Britse en de Franse spoorwegen, plaatste de NMBS een bestelling in 1989.

De supersnelle spoorverbindingen vormen een onderdeel van een ruimer concept. STAR 21 werd aan de overheid voorgesteld in de loop van november. Het project tekent de principes en de richtlijnen uit voor de modernisering van het Belgische spoorwegennet, zowel in technisch als in commercieel opzicht. Deze modernisering blijkt noodzakelijk te zijn, wil de spoorweg de volgende decennia een betekenisvolle rol spelen in het vervoer van mensen en vracht.



Aspecten van het financieel beheer: verder herstel

De eindafrekening op 31 december 1989 toont aan dat het in 1988 aangevatte herstel werd doorgetrokken en verstevigd. De aanpak van de directie leverde volgende resultaten op.

Vier doelstellingen werden vooropgesteld. De totale schuldenlast kon op drie jaar tijd worden teruggedrongen met 21 %. Hij bereikte in 1986 een piek van 98,3 miljard frank, maar is eind 1989 vermindert tot 77,8 miljard.

De toename van financiële en uitzonderlijke opbrengsten bedroeg meer dan 50 %, vergeleken met het boekjaar 1988. Dat is vooral te danken aan de hermobiliëring van activa.

Ondanks de krachtige stijging van de interestvoet vanaf de tweede helft van 1989, bood de verlichting van de financiële lasten de kans om op een meer actieve wijze reserves aan te leggen. De financiële lasten slopten in 1989 22,4 % van de eigen inkomsten op, tegen 24,4 % in 1988.

Voor de eerste keer sinds 30 jaar slaagde de NMBS er in tegelijkertijd een overschot op de exploitatierekening, een positieve en groeiende cash flow en een merkbare winst op de resultaatrekening voor te leggen.

	1988 (miljoen fr)	1989 (miljoen fr)	89/88 verschil
Exploitatieopbrengsten	65.680	68.604	2.924
tarifaire opbrengsten	29.774	30.815	1.041
financiële opbrengsten	1.986	3.040	1.054
staatscompensaties	33.920	34.749	829
Totale kosten van de exploitatie	66.058	67.861	1.803
Exploitatieresultaten	- 378	+ 743	+ 1.121
Uitzonderlijke resultaten	+ 784	+ 69	- 715
lasten	501	1.733	1.232
opbrengsten	1.285	1.802	517
Globale resultaten	+ 406	+ 812	+ 406



De evolutie van het reizigersverkeer

Reizigerstrafiek	1988	1989	89/88 verschil
Aantal reizigers (mln)	143,1	142,0	- 0,8 %
Aantal reizigerskilometer (mln)	6.348,5	6.399,7	+ 0,8 %
Gemiddelde rit van een reiziger (km)	44,4	45,1	+ 1,6 %
Gemiddeld aantal reizigers per trein	86	86	-

In 1989 werden 6,4 miljard reizigerskilometer - dat is het aantal door reizigers afgelegde kilometer - genoteerd. De stijgende trend van de jongste jaren werd op bescheiden schaal bevestigd (+ 0,8 %). De vooruitgang was duidelijker voor de ontvangsten, die globaal met 2,76 % de hoogte ingingen.

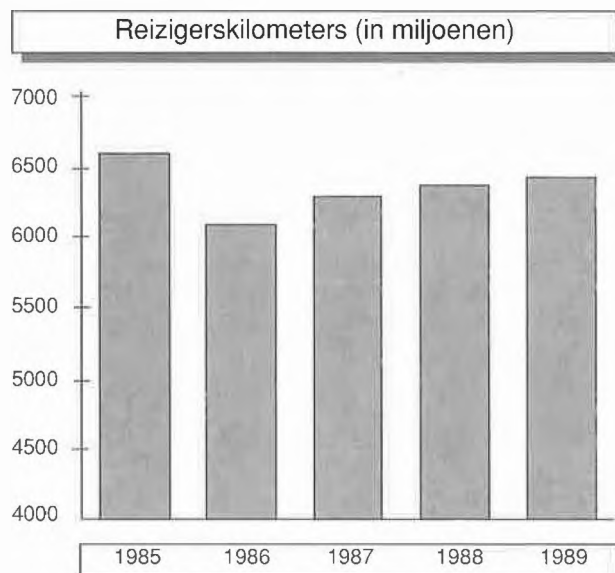
Enkele opmerkelijke vaststellingen. Het binnenlandse verkeer met biljetten kende een verhoging van het aantal reizigerskilometer met 8,6 %. De biljetten aan verlaagde prijs gingen er zelfs met 19,3 % op vooruit, wat ruimschoots de terugval met 6,3 % van de biljetten aan volle prijs compenseert. De ontvangsten werden verhoogd met 5 %.

De internationale biljetten waren verantwoordelijk voor een stijging met 5,1 % in reizigerskilometer en 3,7 % in ontvangsten.

Het aantal reizigerskilometer afgelegd met abonnementen daalde daarentegen met 4,7 %. De sociale abonnementen blijven terrein verliezen, mede omwille van veranderingen in de beroepsstructuur van de actieve bevolking. Bovendien werden een aantal schoolabonnementen

ten vervangen door andere formules, waaronder de GO PASS.

De invoering van deze GO PASS is trouwens de belangrijkste factor in de verhoging van het reizigersverkeer en de ontvangsten. Hij kwam er in mei 1989 naar aanleiding van het Jaar van de Jeugd en is bestemd voor jongelui van



12 tot 25 jaar. Niet minder dan 390.000 exemplaren gingen de deur uit.

Als eenmalige acties sprongen vooral de J-day en de inmiddels klassieke Trein-Tram-Busdagen in het oog. De J-day was een publicitaire inspanning naar jongeren toe in het kader van de voetbalcompetitie. Hij bereikte 12.000 personen. De TTB-dagen in oktober waren opnieuw een voltreffer, hoewel er minder reizigers werden geteld dan in 1988 (134.000 tegenover 149.000).

Begin 1989 verhoogde de NMBS de binnenlandse tarieven met gemiddeld 4 %. Tevens paste zij de tarifieringsinstrumenten aan. De geldigheid van de biljetten heen en terug in binnenlands verkeer werd beperkt tot één dag. De voorverkoop

werd geüniformiseerd op een termijn van vijf dagen.

Ook aan de abonnementen werd gesleuteld. De klant kan zelf de aanvang van de geldigheidsdatum kiezen en de termijn voor aanvraag werd verminderd tot vier dagen in de plaats van acht. De inkomensgrens voor de toekenning van een sociaal abonnement werd verhoogd van 650.000 tot 675.000 frank.

Reserveringen voor het internationale trein-autoverkeer kunnen tot 9 maanden vooraf worden gedaan. Vanaf het vorige zomerseizoen werden de B-Minitrips aan Railtour overgedragen. De forfaitreizen van deze onderneming waren vanaf 1 mei te koop in de stations.

Evolutie van het verkeersaandeel en van de ontvangsten per soort vervoerbewijs (in %)

		1980	1987	1988	1989
Biljetten tegen volle prijs	Trafiek	18,5	18,0	17,3	16,7
	Opbrengst	33,2	32,3	31,2	30,6
Biljetten met reductie	Trafiek	26,5	25,7	27,4	31,1
	Opbrengst	28,0	27,2	29,1	31,2
Sociale abonnementen	Trafiek	36,1	31,7	30,4	28,2
	Opbrengst	22,4	20,3	19,2	18,6
Schoolabonnementen	Trafiek	7,3	10,0	10,1	9,5
	Opbrengst	5,1	6,8	6,7	6,4
Andere abonnementen	Trafiek	11,6	14,6	14,8	14,5
	Opbrengst	11,3	13,4	13,8	13,2



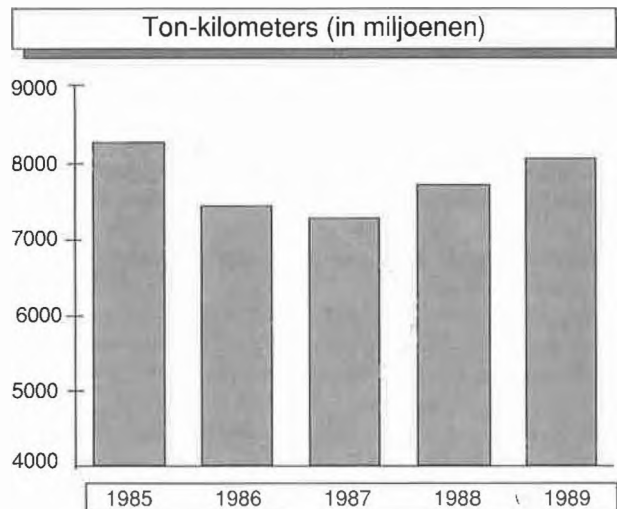
De evolutie van het goederenvervoer

Wagenladingen	1988	1989	89/88 verschil
Vervoerde tonnage (duizend)	65.784,1	65.878,6	+ 0,1 %
aantal tonkilometers (duizend)	7.693,8	8.049,3	+ 4,6 %
Gemiddelde afstand per ton (km)	117,0	122,2	+ 4,5 %
Gemiddelde tonnage per trein (ton)	373,5	384,1	+ 2,9 %

Na de zwakke jaren 1986 en 1987, werd de gunstige tendens bevestigd die zich in 1988 aftekende. De hoeveelheid per trein vervoerde goederen bleef weliswaar stabiel (+ 0,1 %), maar de gepresteerde ton-kilometer nam in 1989 toe met 4,6 %. De netto opbrengsten lagen 3,7 % hoger. De daling van de gemiddelde opbrengst per eenheid is een Europees verschijnsel. Het heeft te maken met de steeds scherpere concurrentie van andere vervoerswijzen.

In- en uitvoer gingen lichtjes achteruit, terwijl doorvoer en binnenvoer een behoorlijke tot forse sprong voorwaarts maakten. De groei was best merkbaar in de volgende vijf sectoren.

Door de heropleving van de staalindustrie kende het vervoer van erts een opvallende stijging. Voor het binnenvoer bedroeg ze in ton-kilometer 14,4 %, voor de aanvoer over zee naar Luxemburg 23,4 %.



De overzeese invoer van steenkool en de uitvoer naar Luxemburg en Frankrijk deden het goed met respectievelijke stijgingspercentages van 17,6 % en 49,8 % in ton-kilometer. Wat daar gewonnen werd, compenseerde de verdere achteruitgang van het binnenvoer ten gevolge van de afbouw van de Kempense Steenkoolmijnen.

Hoewel hij in het totale pakket minder gewicht in de schaal legt, vertoonde ook de sector bouwmaterialen en groefproducten een opmerkelijke groei (+ 8,7 % in ton-kilometer). Verantwoordelijk hiervoor was het aantrekken van nieuw verkeer met de uitvoer over zee van

breuksteen en de stijging van de export van hetzelfde materiaal naar Nederland.

Het gecombineerde spoor-wegvervoer, dat in de nabije toekomst nog beter wordt uitgebouwd, maakte reeds in 1989 een goede beurt. Vooral de verbindingen van en naar Italië en Zwitserland zorgden voor een toename van het aantal ton-kilometer met 26,7 %.

Het vervoer van containers was goed voor een vrijwel algemene stijging met 14,5 %. Tenslotte zat het vervoer van auto's in de lift (+ 6 %). Nochtans werd de groei hier afgeremd door een gebrek aan gespecialiseerde wagens in geheel Europa.

Opmerkelijk is verder dat het in 1986 ingevoerde TOP-vervoerplan op basis

van een vervoertijd dag A/dag B een voltreffer blijft en dat in het licht van betere internationale integratie het verkeer tussen België en Duitsland volledig werd gereorganiseerd.

Eind 1989 werden aan de beheerders van het intermodaal vervoer de besluiten overgemaakt van een uitgebreide studie, uitgevoerd door het bureau A.T. Kearney in opdracht van de Europese Gemeenschap, de Gemeenschap van de Europese Spoorwegen en Intercontainer. De in dit rapport beschreven perspectieven zijn bemoedigend. Ze wijzen op een waarschijnlijke verdriedubbeling in tien jaar tijd van het internationaal gecombineerd vervoer. De studie zet de maatregelen en de overeen te komen investeringen op een rij.

Aard van de vervoerde goederen in mln ton-km	1988	1989	89/88 verschil
Landbouwproducten en levende dieren	196,2	196,5	+ 0,1 %
Voedingswaren en veevoeders	271,0	250,4	- 7,6 %
Vaste minerale brandstoffen	1.077,6	1.162,2	+ 7,9 %
Petroleumproducten	658,2	654,1	- 0,6 %
Ertsen en schroot	1.580,2	1.781,7	+ 12,8 %
Metaalproducten	1.762,9	1.713,7	- 2,8 %
Ruwe en bewerkte groefproducten en bouwmiddelen	312,8	339,9	+ 8,7 %
Meststoffen	207,7	209,3	+ 0,8 %
Chemische producten	489,4	479,5	- 2,0 %
Machines, voertuigen, afgewerkte producten en allerlei transacties	1.137,8	1.262,0	+ 10,9 %
Totaux	7.693,8	8.049,3	+ 4,6 %



De evolutie van de stukgoedzendingen

De al in 1988 gesignaleerde neergaande tendens in het vervoer van stukgoed, werd in 1989 bevestigd. De sector postcolli staat voor 80 % van de globale achteruitgang van het aantal zendingen, die 17 % bedraagt. De verklaring is te vinden in de aanhoudende gevolgen van de in 1988 geïntroduceerde tariefpolitiek, die gericht was op de betere vergoeding van de behandeling van lichte zendingen.

Toch zakten de inkomsten met slechts 6 % en konden 206 nieuwe contracten worden afgesloten.

De daling van de inkomsten wordt ruimschoots opgevangen door de kostenvermindering, voortvloeiend uit de hervorming van de volledige dienst. Herinneren we er aan dat de activiteiten in drie opeenvolgende fasen werden geconcentreerd in 13 baancentra, in de plaats van 24 voorheen. Voor het vervoer tussen

de baancentra werd een nieuwe organisatievorm uitgedokterd. De directe, natuurlijke verbindingen versnelden het transport. Ze schakelden het overladen uit en verkleinden het risico op beschadiging.

De verkoopcellen zijn ondergebracht in de baancentra zelf, die op hun beurt gemakkelijker bereikbaar moeten worden voor de klanten.

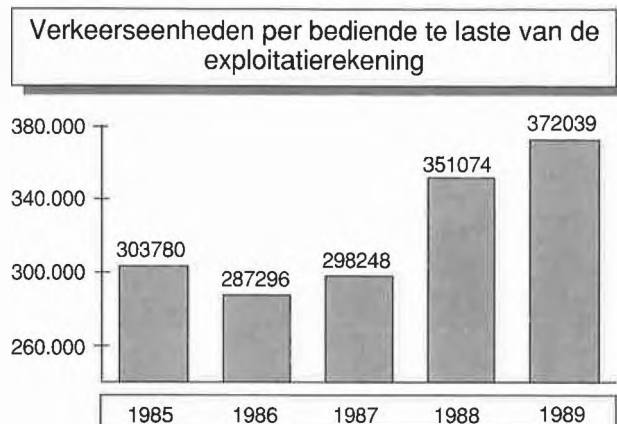
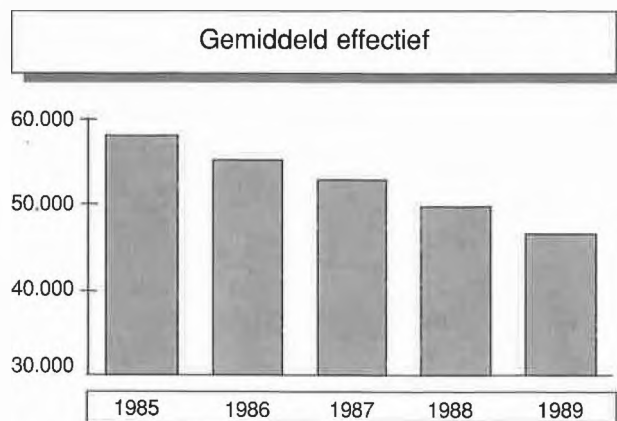
Deze grondige hervorming resulteert in een rationelere inzet van personeel en materiaal, dank zij het optimaal gebruik van de beschikbare middelen.

De commerciële aanpak zal nog worden verfijnd, door het op punt stellen van nieuwe producten en diensten in de geest van het globale concept van de fysieke distributie en door het uitwerken van een op deze markt onmisbare bedrijfsidentiteit.

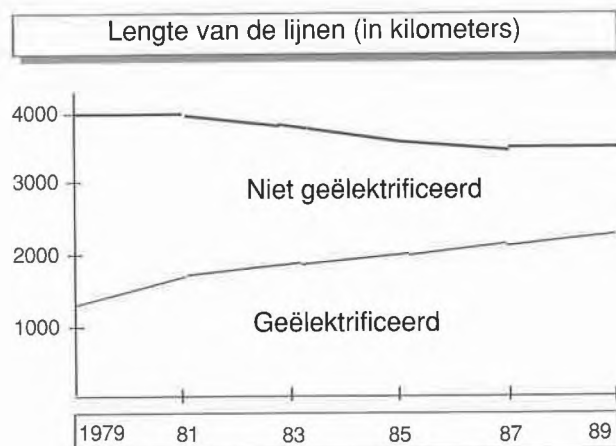


Het personeelseffectief

In 1989 daalde het personeelsbestand verder van 49.701 tot 46.703 eenheden. De natuurlijke afvloeiing werd versterkt door brugpensionering van statutaire en tijdelijke bedienden. Tevens werden tijdelijke personeelsleden overgedragen aan de Regie der Posterijen. Andere maatregelen waren de mogelijkheid tot beschikbaarheidsverlof voor statutaire bedienden en tot verlof ter voorbereiding van de op ruststelling voor bedienden ouder dan 55 jaar.



De evoluerende infrastructuur



Op 31 december 1989 bedroeg de totale lengte van het Belgische spoorwegaanet 3.513 kilometer, waarvan 2.797 kilometer bestemd voor reizigers- en goederenverkeer en 716 kilometer uitsluitend voor goederenverkeer. In vergelijking met 1988, verminderde de totale lengte met 41 kilometer.

De lengte van de geëlektrificeerde lijnen bedroeg 2.267 kilometer. Op 2.019 kilometer konden snelheden van 120 kilometer per uur worden gehaald, terwijl 2.226 km of 63 % van het net was uitgerust met het automatische blokstelsel.



Het rollend materieel

De NMBS streeft bewust naar aanpassing van het materieelpark aan de verkeersbehoeften.

Tegelijkertijd worden de voertuigen systematisch gemoderniseerd, vervangen en aangevuld.

In de loop van 1989 werden 22 motorstellen "L" van het type 89 in dienst genomen. Bovendien werden 10 kraanwagens geleverd.

Vijftien internationale rijtuigen I 6 werden verbouwd tot slaaprijtuigen met hoog comfort, vier internationale rijtuigen I 4 van eerste klas werden omgevormd tot tweede klas en M 4 rijtuigen van de binnenlandse dienst werden aangepast voor trek-duw-treinen. Tevens werden meer dan 300 goederenwagens verbouwd.

Bestellingen werden geplaatst voor 17 elektrische tweeledige motorstellen "L" type 89 en 60 tussenrijtuigen voor break-motorstellen en 3 kanaalstellen.

Het effectief van het rollend materieel zag er op 31 december 1989 als volgt uit:

- ☐ locomotieven:
 - 381 elektrische locomotieven
 - 287 baandiesellocomotieven
 - 332 rangeerlocomotieven
 - 45 locotractoren
- ☐ reizigersmaterieel
 - 670 elektrische motorstellen, waarvan 44 viertjes
 - 25 dieselmotorwagens
 - 7 aanhangwagens voor motorwagens
 - 1513 rijtuigen voor binnenverkeer
 - 330 internationale rijtuigen
 - 39 bagagewagens
 - 3 generatorwagens
- ☐ goederenmaterieel
 - 28.973 commerciële wagens, gehuurde en particuliere wagens niet inbegrepen
 - 3395 dienstwagens

STAR 21: de toekomst van de NMBS

STAR 21 is het globale ontwikkelingsplan op lange termijn van de Belgische spoorwegen. Het biedt een antwoord op de verkeersbehoeften die zullen ontstaan door de voor de volgende decennia voorspelde groei van de mobiliteit van personen met 35 tot 40 % en van het vrachtverkeer.

Opties voor de toekomst

Onderhand weet iedereen dat het verkeer schadelijk is voor het menselijk en natuurlijk leefmilieu. Het neemt veel ruimte in beslag, verbruikt heel wat energie, vervuult de lucht en veroorzaakt talrijke ongevallen. Net op deze terreinen heeft de spoorweg meer dan een voetje voor op de andere vervoerswijzen. Een beleid dat het treingebruik stimuleert, kan dus niet anders dan een weldaad zijn voor de kwaliteit van het leven en het behoud van onze natuurlijke omgeving. In het plan STAR 21 legt de NMBS uit welke keuzen ze noodzakelijk acht om deze doelstellingen te bereiken. Ze onderstreept echter ook dat haar inspanningen om het spoorverkeer aan te moedigen, moeten gepaard gaan met een duidelijk engagement vanwege de overheid. In het belang van het gemeenschappelijk welzijn, waarvoor ze verantwoordelijk is.

Een verhoogde aantrekkingskracht

Om de aantrekkingskracht van de trein te verhogen, dient aan enkele essentiële voorwaarden te worden voldaan. Op de lange afstand moet hoge snelheid worden aangeboden. Bij korte ritten hoort een hoge bedieningsfrequentie. Het geheel moet omkaderd worden door gezellige stations, comfortabel rollend materieel en goede aansluitingsmogelijkheden op andere vervoerswijzen. Daarom

stelt de NMBS voor een aanbod te ontwikkelen, waarvan deel uitmaken:

- ☐ een net van internationale, supersnelle treinen;
- ☐ een intercitynet, bediend door IC + -treinen op de belangrijke verbindingen en IC-treinen op de andere;
- ☐ een voorstedelijk net rond Brussel en eventueel ook Antwerpen en Luik;
- ☐ bijkomende treinen ter versterking van de basisdiensten op piekuren.

Externe maatregelen

In het vlak van de ruimtelijke ordening, zullen de diverse overheden de bewoonbaarheid van de stadscentra moeten bevorderen, evenals de ontwikkeling van administratieve, commerciële en industriële centra op plaatsen die gemakkelijk door het openbaar vervoer zijn te bereiken. Evenzeer past het de regels voor de belastingaftrek van de verplaatsingskosten te herzien. Met het huidige systeem kan de treingebruiker doorgaans niet zo'n belangrijke bedragen inbrengen als de automobilist.

Goederenvervoer: vooral internationaal

En dan het vrachtvervoer. Momenteel staat de NMBS sterk in het zware transport, maar haar positie is veel zwakker in de sectoren landbouwproducten, bouwmaterialen en meststoffen. Men verwacht dat de omvang van het zware vervoer op lange termijn zal afnemen. Het internationale vervoer van producten met een laag soortelijk gewicht daarentegen, zou tegen 2010 wel eens kunnen verdubbelen. In het bijzonder door de pijlsnelle ontwikkeling van het gecombineerd vervoer (containers en spoor-weg).

Uitrusting en samenwerking

Ook hier moet ons dienstenaanbod worden verbeterd en ondersteund door verder doorgedreven commerciële acties. Overigens zal de internationale samenwerking moeten worden verstevigd, onder meer door de integratie van de nationale vervoerplannen en de ontwikkeling van belangengemeenschappen.

De objectieven van STAR 21 betreffen de uitrusting van de stations met moderne middelen en met opslagruimte, het opzetten van een basisnet dat snelheden tussen 100 en 120 kilometer per uur aankan voor lasten van 22,5 ton per wielas. De stations die heruitgerust dienen te worden, zullen in de zones liggen waar veel verkeer ontstaat. De hoofdlijnen van het net zullen de havens, de actieve industriële kernen en de drukste grensovergangen verbinden.

Fysieke distributie

Initiatieven in het domein van de stukgoedzendingen, zijn gericht op het aanbieden van nieuwe diensten en aantrekkelijke producten binnen het concept van de fysieke distributie. Bijzondere inspanningen zullen worden geleverd voor de verbetering van de betrouwbaarheid en de leveringstermijnen.

+ 50 %

Indien aan de "externe voorwaarden"

wordt voldaan, moet de concretisering van de opgesomde principes de NMBS in staat stellen binnen de twintig jaar haar trafiek met 50 % uit te breiden in alle marktsegmenten.

Het plan STAR 21 omvat de realisatie van het TGV-project. Men kan zich moeilijk inbeelden dat België deelneemt aan een Europees net van supersnelle spoorverbindingen, zonder de binnenlandse dienst om te vormen.

Investeren voor de gemeenschap

Belangrijke werken moeten worden uitgevoerd om de doelstellingen te bereiken. Nieuwe lijnen dienen aangelegd. Op de meeste belangrijke assen moet de infrastructuur worden aangepast en verstevigd om snelheidsverhoging toe te laten. Op de zwaarst belaste baanvakken moeten bijkomende sporen worden voorzien. Tenslotte moet nieuw rollend materieel worden aangekocht.

Het gewicht van de investeringen veronderstelt dat prioriteiten worden vastgelegd en dat de overheid een substantiële bijdrage levert aan de financiering. STAR 21 is dus een project dat in het kader van een scherpzinnig en samenhangend vervoerbeleid een zeer nauw partnerschap installeert tussen het spoorwegbedrijf en de autoriteiten die verantwoordelijkheid dragen voor het algemeen belang.

