

Persconferentie - 23 november 2000 - Brussel

Het grensoverschrijdend personenvervoer bij de NMBS in 2000

1. Omzet

De verkoop van de internationale spoorwegproducten in België gebeurt hoofdzakelijk via de verschillende distributiekanaal die de NMBS ter beschikking staan. Naast de reisbureaus, die niet alleen de pure spoorproducten commercialiseren maar ook Touroperatorproducten op basis van treinvervoer, zijn er de verschillende interne NMBS-kanalen zoals stations, telesales, internet en het Rail Service Center.

Via deze kanalen heeft de NMBS gedurende de eerste 10 maanden van 2000 een globale omzet gerealiseerd van 7,27 mia BEF, hetzij een stijging met ongeveer 13,2% in vergelijking met dezelfde periode van 1999 (6,42 mia BEF).

De omzet voortkomend uit het klassiek treinverkeer is ongeveer ongeveer status quo gebleven, zodat de volledige stijging op rekening komt van de verschillende hogesnelheidstreinen. Het relatief aandeel van het verkeer met Thalys, Eurostar en TGV neemt dus verder toe en is, voor dezelfde periode van januari tot oktober in beide jaren, gestegen van 70% tot 73,5%.

1.1 Omzet klassiek verkeer (eerste 10 maanden).

De klassieke treinen kenden over de betrokken periode van 10 maanden een lichte omzetstijging met 4,2 miljoen BEF, hetzij 0,2% meer.

1.2 Omzet TGV-treinen (eerste 10 maanden).

De hogesnelheidstreinen kenden tijdens deze 10 maanden een omzetstijging met 846 miljoen BEF, hetzij 18,8% meer.

- Eurostar : stijging met 196 mio BEF van 1,288 naar 1,484 mia BEF (+ 15%)
- Thalys : stijging met 586 mio BEF van 2,539 naar 3,125 mia BEF (+ 23%)
- TGV B->F : stijging met 64 mio BEF van 0,670 naar 0,734 mia BEF (+ 9,6%)

2. Ontvangsten NMBS

De ontvangsten van de NMBS vertegenwoordigen het eigen transportgedeelte van wat in België verkocht werd richting buitenland, alsook het NMBS-aandeel van wat in het buitenland verkocht werd met bestemming of transit België.

Voor de maanden januari tot oktober gaat het om respectievelijk 5,184 mia BEF in 2000 en 4,640 mia BEF in 1999, hetzij een stijging met 544 mio BEF (+ 11,7%).

Deze stijging is grotendeels toe te schrijven aan Thalys (+ 397 mio) en Eurostar (+ 139 mio), die samen goed zijn voor een stijging van de ontvangsten met 536 mio BEF.

2.1 Ontvangsten klassiek verkeer (eerste 10 maanden).

De ontvangsten uit klassieke treinen kenden over de betrokken periode van 10 maanden slechts een lichte stijging met 2 miljoen BEF.

2.2 Ontvangsten TGV-treinen (eerste 10 maanden).

De ontvangsten uithogesnelheidsverkeer kenden tijdens deze 10 maanden een stijging met 542 miljoen BEF.

- Eurostar : stijging met 139 mio BEF van 568,2 naar 707,1 mia BEF (+ 24,4%)
- Thalys : stijging met 398 mio BEF van 2,222 naar 2,620 mia BEF (+ 17,9%)
- TGV B ⇔ F : stijging met 6 mio BEF van 165 naar 171 mia BEF (+ 3,5%)

3. Bilan 1ste semester

3.1 Klassiek verkeer.

Het bilan in 1999 (eerste semester) was negatief met -234 miljoen; het bilan voor het eerste semester 2000 was positief met 8 miljoen. Of een verbetering t.o.v. 1999 met 242 miljoen BEF.

3.2 Eurostar.

- Het bilan voor het eerste semester 2000 was positief voor een totaal bedrag van 35 miljoen BEF. In 1999 was er een verlies van 230 miljoen BEF.
- NMBS profiteert ook van de hoge £-prijs voor de reizen verkocht naar België en ondervond tot op heden relatief weinig negatieve invloed voor reizen naar GB.
- Het aantal reizigers Eurostar op de route Brussel - Londen wordt voor 2000 geraamd op 1,6 en voor 2001 op 1,7 miljoen.
- Het resultaat houdt rekening met afschrijvingskosten van het materieel, de begeleiding, de betaling van het gebruik van de infrastructuur, de systemen, enz.
- Inzake verkoop heeft de NMBS (tot en met 18 november 2000) 10% meer verkocht dan wat van haar verwacht werd en 14 % meer dan in 1999.
- Een belangrijke kostenfactor voor Eurostar is het tollrecht dat aan Eurotunnel verschuldigd is. De NMBS is echter geen betrokken partij in het contract met Eurotunnel, zodat zij er ook de negatieve gevolgen niet van moet dragen. Het in de pers geciteerde Eurostarbilan van - 9 miljard is daardoor niet verifieerbaar door de NMBS.



3.3 Thalys.

- Het bilan voor het 1ste semester was positief voor een totaal bedrag van 49 miljoen BEF.
- Dit is de resultante van de maximale inzet van het materieel enerzijds, een stijging van het aantal geboekte reizen en de gemiddelde bezettingscoëfficiënt en van een toename van de omzet anderzijds.

3.4 TGV - Jonction.

- Het bilan voor het eerste semester was negatief voor een totaal bedrag van 49 miljoen BEF, voornamelijk als gevolg van de zwakke bezetting van de Grenoble-trein.
- Door de inzet van Thalys op MLV / Roissy CDG ging een aantal klanten verloren voor de TGV; hierdoor kon echter ruimte vrijgemaakt worden voor klanten op langere afstand, wat op termijn een gunstige invloed zal hebben op de omzet en op de ontvangsten van de NMBS.
- De NMBS heeft met de SNCF een nieuw commercieel akkoord gesloten voor de periode tussen 6/2000 en 15/12/2002 (zie bijlage).
- Vanaf 10 juni 2001: opening van de hogesnelheidslijn ten zuiden van Valence (TGV - Méditerranée) waardoor Marseille nog op 5h30 van Brussel zal komen te liggen. Er is ook een bijkomend station in Aix en Provence.
- Meer dan dertig franse steden hebben op die wijze een rechtstreekse verbinding met Brussel.
- In de vijf jaren die voorbij zijn: meer dan 1 miljoen passagiers.
- Betere verdeling van de ontvangsten ten gunste van de NMBS.
- Meer dan een half miljoen passagiers in 1999: 525.000.

<i>Top 8 januari - augustus</i>		
	1999	2000
Lille	26 %	28 %
Lyon	15 %	16 %
Avignon	10 %	12 %
MLV	7 %	2 %
CDG	6 %	4 %
Bordeaux	5 %	6 %
Marseille	5 %	5 %
Valence	4 %	5 %

Commercieel akkoord tussen NMBS en SNCF voor de TGV BRUSSEL-FRANKRIJK 2000 -2002

DE NMBS en de SNCF hebben het commercieel akkoord verlengd voor de gemeenschappelijke exploitatie van de *TGV BRUSSEL-FRANKRIJK*. Dit akkoord bevestigt de wil van de twee spoorwegmaatschappijen om, aanvullend op de Thalys-verbindingen tussen de twee hoofdsteden, het verkeer tussen Brussel en de Franse provincies verder te ontwikkelen. Sinds dit aanbod er kwam in de zomer van 1995 kende het steevast een groei.

Het nieuwe akkoord loopt over een periode van 2,5 jaar: van juni 2000 tot eind 2002. Vanaf juni 2001 zal het bestaande dagelijkse aanbod – een H/T Brussel - Nice, twee H/T Brussel - Marseille en een H/T Brussel – Bordeaux –aangevuld worden met een dagelijkse H/T-verbinding tussen Brussel en Narbonne/Perpignan (dit is momenteel enkel in de zomer een dagelijkse verbinding). De uitbating van de rechtstreekse en regelmatige verbindingen tussen Brussel en Rijsel en tussen Brussel en Lyon wordt eveneens behouden. De TGV-verbindingen Brussel-Rijsel zijn natuurlijk complementair met de Eurostar-verbindingen op deze lijn.

Onze klanten kunnen eveneens genieten van een verbeterde service aan boord van de TGV's Brussel-Frankrijk. De ritten tussen Brussel en het zuidoosten van Frankrijk (Côte d'Azur, Provence, Narbonne-Perpignan) zullen meer dan een uur korter worden wanneer in juni 2001 de hogesnelheidslijn ten zuiden van Valence ('TGV Méditerranée') in dienst wordt genomen. Met een gemiddelde snelheid van meer dan 200 km/h zal Marseille niet verder dan vijf en een half uur verwijderd zijn van Brussel. Het in dienst nemen van deze nieuwe lijn zal het bovendien ook mogelijk maken om het nieuwe station van Aix-en-Provence (Aix-en-Provence TGV) te bedienen. Brussel heeft nu al met meer dan dertig Franse steden een rechtstreekse TGV-verbinding. De Provence, de Côte d'Azur en de Languedoc-Roussillon zijn dankzij deze snelle verbindingen het hele jaar door dagelijks makkelijk te bereiken voor Belgen die voor een korte vakantie de zon willen opzoeken.

De TGV's Brussel-Frankrijk hebben sinds ze vijf jaar geleden in dienst werden genomen reeds meer dan een miljoen reizigers vervoerd. Het verderzetten van deze vruchtbare samenwerking tussen de NMBS en de SNCF moet het mogelijk maken om dit cijfer te verdubbelen. In 1999 alleen al overschreden meer dan 500.000 reizigers de Frans-Belgische grens met deze TGV's. Dit nieuwe akkoord bekroont bijgevolg het succes van een intra-Europese 'spoorweg-samenwerking' tussen onze beide landen.