

activiteiten 2006 nmbs-groep verslag

Inhoud

- 02 > Duizenden mensen elke dag in de weer voor u
- 03 > Blikvangers van 2006
- 04 > Aantrekkelijke reisformules
Hogere kwaliteit in het goederenvervoer
- 05 > Duurzaam ondernemen
- 06 > Reizigersverkeer
- 07 > Financiële Resultaten 2006
- 09 > Treinaanbod en infrastructuur
- 10 > Mooi gedaan! Enkele realisaties
- 12 > Nieuwe infrastructuur
- 13 > 65% meer middelen naar reizigersonthaal
- 14 > Veiligheid
- 15 > Een klantgericht parkeerbeleid
Kwaliteit en stiptheid
- 16 > Betere service dankzij knappe technologie
- 17 > In gesprek met de CEO's
- 19 > Bouw mee aan de trein van morgen

Uitgave 2007



197,5
miljoen reizigers

59,4
miljoen ton goederen

1.278
nieuwe medewerkers

541
stations
en stopplaatsen

1,3
miljard euro
aan investeringen

132
miljoen euro
positief bedrijfsresultaat

Beste lezer,

De NMBS-Groep is een ambitieuze speler in een even ambitieuze sector. We beseffen goed dat een gescoord punt nog geen gewonnen wedstrijd is. Daarom mogen we op geen enkel moment onze verdediging laten verslappen. In 2006 zijn weer heel wat successen geboekt, die onze Groep alvast de beste kansen bieden voor de toekomst. En dat is natuurlijk niet alleen winst voor ons, maar ook voor onze klanten, de overheid, de belastingbetaler en onze medewerkers. Omdat we u graag op de hoogte houden van wat we het voorbije jaar hebben gerealiseerd, bieden we u ook deze keer dit activiteitenverslag aan.

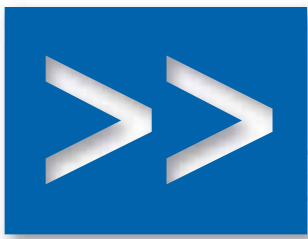
De trein blijft aan populariteit winnen. Voor 2006 kunnen we groeicijfers voorleggen die er niet om liegen: 5,6% meer reizigers en 1,7% meer vrachtvervoer. De bekroning van de voortdurende en zware inspanningen van de hele Groep: inspanningen om de dienstverlening te verbeteren, meer zitplaatsen en een hoger comfort aan te bieden in de treinen, de stations en parkings te moderniseren, sporen aan te leggen en te vernieuwen, personeel aan te werven en op te leiden...

In december werd het treinaanbod in gevoelige mate uitgebreid. Met de nieuwe dienstregeling werden voor het eerst een aantal nieuwe infra-structuren in gebruik genomen. Vooral voor Limburg, Luik en een deel van Brabant ging het aanbod er sterk op vooruit, maar ook rond het Brusselse, in het kader van de geleidelijke ontplooiing van het Gewestelijk ExpresNet (GEN). In totaal kwamen er 2% treinverbindingen bij.

De steeds groeiende aantallen reizigers vormen een grote uitdaging voor de toekomst. Willen we blijven groeien, dan moeten we comfort en kwaliteit op een hoog peil kunnen houden. We moeten het succes blijven bijbenen. Dat de stiptheid verleden jaar beneden de verwachtingen bleef, willen we niet verdoezelen. We kunnen hiervoor wel verwijzen naar een aantal objectieve oorzaken, zoals een brand in een elektrische installatie bij het knooppunt Brussel-Zuid, met zware gevolgen voor het treinverkeer. Maar het heeft ons vooral aangezet om onze inspanningen voor een betere stiptheid op te drijven: tientallen concrete maatregelen werden daarvoor uitgewerkt.

Op financieel vlak zette de Groep in 2006 weer een flinke stap in de richting van het financieel evenwicht, dat we in 2008 willen bereiken. Enerzijds zijn we erin geslaagd de eigen inkomsten in belangrijke mate te verhogen. De overheid kwam al haar engagementen na inzake dotaties voor de exploitatie en de investeringen. Anderzijds snoeiden we verder in overbodige kosten, en kon een grotere productiviteit worden bereikt. Een belangrijke financiële onzekerheid werd weggenomen met de verkoop van ABX Logistics.

De NMBS-Groep streeft ernaar een wezenlijke bijdrage te leveren aan de mobiliteit in België, door sneller te blijven groeien dan de mobiliteit in het algemeen. We willen ervoor zorgen dat een steeds groter aandeel van de mensen kiest voor de trein. De overstap naar het openbaar vervoer (de 'modal shift'), is in ieders belang, want de trein rijdt groener en veiliger.



Duizenden mensen elke dag in de weer voor u

Bij de NMBS-Groep zijn duizenden mensen dag en nacht in de weer. Velen lopen in de kijker, anderen niet. Hier laten we enkelen van hen aan het woord over hun beroep. Allemaal dragen ze - direct of indirect - bij tot een correcte dienstverlening en spannen zich dagelijks in om u een veilige, comfortabele en prettige reis te bezorgen.



Jimmy (32)
Eerste technicus-elektromecanien
"Afwisseling zeer aangenaam."

"Ik werk in de hst-werkplaats van Vorst en ben verantwoordelijk voor een ploeg van een zestal technici. Ik verdeel het werk, los problemen op, als er bijvoorbeeld wisselstukken te kort zijn of technische vraagstukken opduiken. Eigenlijk bestaat mijn werk voor de helft uit 'management', het beheer van mijn ploeg en de taakverdeling en voor de helft uit de technische interventies aan de treinen. Die afwisseling vind ik juist zeer aangenaam."

"Wij staan in voor de informatie aan de sollicitanten, voor de organisatie van de examens en het hele administratieve beheer ervan. De laatste tijd is er in de media heel wat te doen rond de aanwervingen voor de spoorweggroep. Het zijn drukke tijden voor onze ploeg! Na de publicatie van een advertentie staat de telefoon hier soms roodgloeiend. Met de herstructurering de VW-fabriek in Vorst kregen we bijvoorbeeld ook heel veel spontane oproepen van geïnteresseerde werkzoekenden. Wat me in mijn werk het meeste voldoening geeft, is te weten dat ik mijn steentje kan bijdragen in die belangrijke taak van de onderneming om nieuwe medewerkers aan te werven. Het is boeiend om de kandidaten te kunnen volgen van bij het eerste telefoontje tot bij het begin van hun carrière bij het spoor."



Sonia (50)
Medewerkster rekruteringsdienst
"De telefoon staat roodgloeiend."

"Als het verkeer verstoord is, moeten alle informatiebronnen in een mum van tijd worden geraadpleegd en in overeenstemming worden gebracht, zodat de reizigers zo snel mogelijk correct worden geïnformeerd. Maar na die stressperiode heb ik de voldoening dat al de reizigers in de goede trein zijn gestapt."



Karin (37)
Omroepster in Brussel-Zuid
"Achter mijn stem schuilt een heel team."

"Na meer dan een jaar scholing ben ik in januari 2001 begonnen rijden en het vak beviel me meteen. Het gevoel een indrukwekkende machine onder controle te hebben, dat ik de baas ben, is bijzonder prettig! Hoewel ik alleen in mijn stuurpost zit, voel ik me niet eenzaam. Ik kom immers in contact met heel wat mensen. Veiligheid is zeer belangrijk. Bestuurders krijgen jaarlijks een week permanente opleiding waarin alles wordt overlopen. Ander positief aspect is dat ik m'n werk niet mee naar huis neem, wat zeker niet altijd het geval is als je een kantoorbaan hebt... Ik heb ook het gevoel dat ik mijn job goed doe: hoe meer je rijdt, hoe meer je je op je gemak voelt."



Emmanuelle (28)
Treinbestuurster
"De baas over mijn machine: een prettig gevoel."

"Ik zorg voor de trein en mijn passagiers. Tien minuten voor het vertrek controleer ik mijn draagbare IBIS-computer, de verwarming of airco en netheid van de trein. Ik waak er ook over dat alle deuren goed gesloten zijn, dat de trein op tijd vertrekt en dat ik groepen begeleid. Tijdens de rit stap ik minstens één keer door de trein om na te gaan of er niemand aan boord is die extra hulp nodig heeft zoals een jong kind dat alleen reist, een oudere of persoon met een handicap. Ik ben geen kaartjesknipper, controle is al bij al het minst belangrijke aspect. Veiligheid en informatie aan de reizigers: daar draait alles rond."



Nadi (31)
Treinbestuurster
"Veiligheid en informatie aan de reizigers: daar draait alles rond."

"Ik ben één van de vijf Area Managers. Dat is een nieuwe functie die verleden jaar is opgestart om het onthaal van de klanten in de stations te verbeteren. Wij werken rond vier hoofdtaken: het verbeteren van de properheid, de veiligheid, de omgeving en de toegankelijkheid van de stations in onze regio. Een gevarieerde functie dus. Ik hou ervan te kunnen bijdragen aan de gezelligheid van een station, om aan zo'n station een nieuwe dynamiek te geven, een plaats in de stad. Het geeft ook veel voldoening om, soms met een kleine ingreep, direct al een tastbare verbetering te realiseren voor onze klanten, bijvoorbeeld door een gevel te laten opruimen of een roltrap sneller te laten herstellen."



Evelynne (41)
Area Manager
"Het station neemt zijn plaats in de stad terug in."



Gert (39)
Project Manager bij ICT
"Belangen met elkaar verzoenen."

"Mijn taak bestaat erin verschillende projecten te leiden voor het ontwikkelen van toepassingen die de dienstverlening ten goede komen. Een voorbeeld is het systeem waarmee informatie kan worden afgedrukt op de reisbiljetten. Wat ik leuk vind aan mijn baan is de afwisseling die het biedt. De contacten, zowel met interne als externe klanten en met de teamleden. Soms is het moeilijk om de belangen van al die groepen met elkaar te verzoenen, maar het geeft altijd weer voldoening om een project af te ronden binnen het budget en binnen de gestelde deadline."

"Mijn job bestaat vooral uit het plaatsen en onderhouden van de sporen. Ik kijk ook het sporencomplex nauwgezet na en samen met mijn ploeg kom ik regelmatig tussen op het terrein. Dit is absoluut noodzakelijk om het treinverkeer en de veiligheid op niveau te houden. Verder krijgen we permanente vorming en reële carrièrekansen."



Christian (52)
Hoofd dienst onderhoud Infrastructuur
"Ik bouw aan de spoorwegen van morgen."



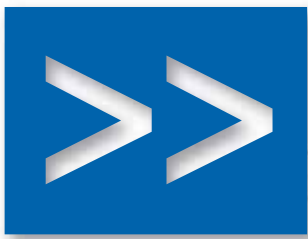
Kris (42)
Account manager
"Voelen dat de klant tevreden is: een persoonlijke voldoening."

"Ik ben de bevoorrechte gesprekspartner voor de spoorbedrijven die bij Infrabel klant zijn. Ik zorg steeds voor een constructieve dialoog met mijn klanten zodat ik hun verwachtingen beter kan definiëren en voorspellen. Het is een unieke en boeiende job in een internationale omgeving die steeds evolueert."

"Ik speel een cruciale rol bij de stiptheid en veiligheid van het treinverkeer. Elke dag waak ik over de uurroosters van honderden treinen en kom ik in real time tussen op het spoorwegnet. Zorgen voor stiptheid en veiligheid: dat is mijn prioriteit!"



Luis (38)
Seingever
"Routine: ken ik niet!"



Blikvangers van 2006



Positief bedrijfsresultaat van 132 miljoen euro

De belangrijkste doelstelling van de NMBS-Groep op financieel vlak is het behalen van het financieel evenwicht, waarbij we in staat zullen zijn alle kosten en intresten te dekken met de inkomsten en onze financiële schuld te stabiliseren. De resultaten van 2006 bevestigen uitdrukkelijk de verbetering van de financiële gezondheid van de Groep, met een positief operationeel resultaat (EBITDA) - voor de NMBS-Groep de meest relevante economische graadmeter - van 132 miljoen euro. Dat hebben we te danken aan een hogere omzet, een volgehouden kostenbeheersing en de stijging van de productiviteit.

200 miljoen reizigers in onze treinen

Al verscheidene jaren groeit het binnenlandse reizigersverkeer jaarlijks met ongeveer 5,5%. In 2006 steeg het aantal klanten dat voor de trein koos van 177,6 miljoen naar 187,5 miljoen, een stijging met 5,6%. Subsidies niet meegerekend betekent dit een omzet van 522,6 miljoen euro. Wat betreft het internationaal verkeer is het reizigersaantal eveneens positief geëvolueerd, van 9,5 naar 10 miljoen. Dat wordt vertaald in een omzet van 200,9 miljoen euro, hetzij een stijging van 8,3% tegenover vorig jaar.



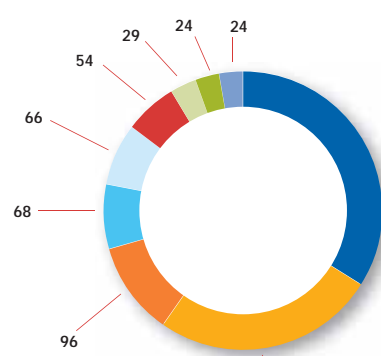
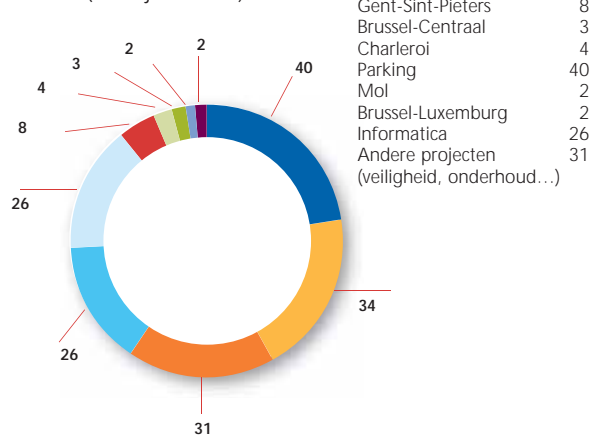
B-Cargo: resultaten die opbrengen!

Parallel met de reorganisatie van B-Cargo heeft de afdeling Goederen van de NMBS een historische groei gekend, zowel wat betreft vervoerde volumes als wat betreft de ontvangsten. Het goederenvervoer is gestegen van 58,4 naar 59,4 miljoen ton. Resultaat: de omzet is nooit zo hoog geweest: 385,4 miljoen euro of een groei van 15,5% tegenover het vorige jaar.



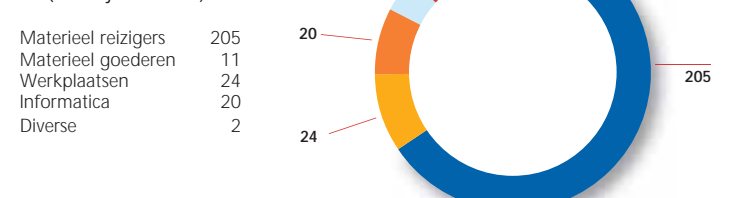
1,3 miljard euro aan investeringen

Investeringen NMBS-Holding (in miljoen euro)



Investeringen Infrabel (in miljoen euro)

Investeringen NMBS (in miljoen euro)



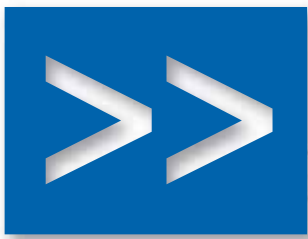
Het voorbije jaar investeerde de NMBS-Groep meer dan 1,3 miljard euro. De **NMBS-Holding** besteedde 174 miljoen (65% meer dan vorig jaar) aan investeringen in het reizigersonthaal in de belangrijkste stations. Antwerpen, Gent, Luik, Charleroi en Brussel-Centraal zijn enkele voorbeelden van grote nieuwbouw- of renovatieprojecten. **Infrabel** investeert 902 miljoen euro: een derde gaat naar de afwerking van het hst-project, nog een derde naar onderhoud en uitbreiding van het klassieke net. De overige investeringen zijn strategisch gericht op de verbetering van de stiptheid en de veiligheid van het treinverkeer. De **NMBS** heeft in 2006 ruim 260 miljoen euro uitgegeven voor het comfort van de reizigers: het geld ging vooral naar de aankoop van nieuw rollend materieel en de renovatie van bestaand materieel.

1.278 nieuwe medewerkers

In 2006 zijn extra inspanningen gedaan om tegemoet te komen aan de sterk toegenomen nood aan nieuwe medewerkers. De trein zit in de lift, wat een hogere productie betekent. Bovendien komt er, als gevolg van de leeftijdsstructuur van het personeelsbestand, een grote uitstroom door pensioneringen op gang. Om voldoende goede kandidaten te vinden, werden de grote middelen ingezet. Een van de meest in het oog

springende aanwervingsacties was een grote mediacampagne en de gelijktijdige start van een nieuwe internetsite, waar kandidaten online kunnen solliciteren. Niet minder dan 1.278 nieuwe medewerkers zijn aangeworven. Hiermee komt het totaal voor de NMBS-Groep, begin 2007, op 37.993 medewerkers.





Reizigers & Goederen



Aantrekkelijke reisformules

Giro-biljet: de Ronde van Italië heen en terug voor 8 euro

2006 was het jaar van de Giro d'Italia in België met 4 rit-aankomsten in ons land. Het loonde de moeite een speciaal biljet uit te geven om de roze trui te zien rijden ... Het Giro-biljet heen en terug voor 8 euro in 2de klas was een goedkope mogelijkheid om te reizen naar de aankomstplaats van de Giro, een unieke kans voor gepassioneerde

wielervliefhebbers. Een roze trui, dus ook een roze trein natuurlijk, speciaal aangekleed voor het evenement. Veel mensen hebben de roze trein eind mei zien voorbijrijden op verschillende lijnen, aangezien hij ook in de gewone treindienst werd ingezet.

Het Cultuurbiljet en het Shoppingbiljet, wegwijis voor 7 euro

Eind 2006 heeft de NMBS twee promotiebiljetten heen en terug tegen een erg aantrekkelijke prijs (7 euro in 2de en 10 euro in 1ste klas) uitgegeven. In de prijs van het biljet "Cultuur" was het treintraject naar Brussel of één van de tien provinciehoofdsteden inbegrepen, samen met gratis toegang (of tegen een sterk verlaagd tarief) tot één van de bezienswaardigheden van ons land. Dat biljet was geldig gedurende vier weekends in november. Het "Shoppingbiljet" van zijn kant bood, van begin december tot eind januari 2007, de mogelijkheid op een comfortabele manier kerstboodschappen te doen of te genieten van de koopjesdagen in januari. Een mooie oplossing voor de parkeerproblemen in de omgeving van de winkelcentra in de steden.



Automaten en Internet winnen aan populariteit

Het aantal verkooppunten bleef in 2006 gelijk. De verkoop van vervoerbewijzen aan de loketten steeg met slechts 0,13% maar de ontvangsten via dit verkoopkanaal stegen met 6,78% (totaal 488,5 miljoen euro). De klanten gaan nog altijd voor menselijk contact: de lokettenverkoop neemt 65% van de totale verkoop voor zijn rekening. De loketten blijven dus het voornaamste verkoopkanaal van biljetten, maar de biljettenautomaten en de onlineverkoop hebben in 2006 echt succes geboekt.

De automaten hebben vooral aan populariteit gewonnen bij de jongeren en de studenten: de verkoopresultaten zijn spectaculair groot in de stations van Antwerpen, Brussel, Gent en Leuven.

Ook de verkoop via Internet zit in de lift. Het aantal via de webstek verkochte biljetten steeg met 126% tegenover 2005 en bereikte bijna de kaap van 200.000.

Hogere kwaliteit in het goederenvervoer

Kwaliteitscharter voor een nog meer persoonlijke service

B-Cargo en één van haar belangrijkste klanten, de metallurgiegroep Arcelor-Gent, hebben een kwaliteitscharter ondertekend. Het eerste in zijn genre. Deze "Quality Manual" beschrijft elke stap door B-Cargo te zetten (laadmethodes en opvolgen en transport, net zoals het doorgeven van informatie aan de klant) met de bijhorende kwaliteitsnormen. B-Cargo kan op die manier heel gericht inspelen op de verwachtingen van de klant, die zich op zijn beurt nauwer betrokken voelt bij het werkproces van B-Cargo.



Belangrijke akkoorden voor een kwaliteitsvol goederenvervoer

In 2006 heeft de NMBS twee belangrijke samenwerkingsakkoorden afgesloten om de kwaliteit van de dienstverlening aan de goederenklanten te verbeteren. SIBELIT, een samenwerking tussen B-Cargo, de goederendivisie van SNCF, CFF Cargo en CFL, wil een kwaliteitsvolle service voor de goederentransporten op de noord-zuidas (Antwerpen-Milaan). Dit door het verminderen van de productiekosten en de verhoging van de kwaliteit. Om dit te bereiken werd een eenvoudig principe toegepast: elke partner stelt de nodige middelen ter beschikking van SIBELIT maar ze blijven eigendom van de maatschappijen. Het beheer wordt gecentraliseerd en laat toe een efficiëntere productie te organiseren. Zo worden de kosten vermindert terwijl de kwaliteit van de service gewaarborgd blijft.

SIDEROS is het resultaat van een akkoord tussen de NMBS en de SNCF. Het betreft hier een tijdelijke maatschappij, ter voorbereiding op een echte logistieke operator die het commercialiseren van de vervoerprestaties en de logistieke service in de industriële sector van de Europese metaalnijverheid wil verbeteren. Het doel van deze alliantie is tegemoet te komen, zowel kwalitatief als competitief, aan de logistieke noden van de Europese metaalnijverheid en de samenwerking tussen de partners stimuleren. Ervaring, kennis en middelen worden gebundeld en maken van dit akkoord een strategisch project dat een antwoord biedt op de uitdagingen van de nieuwe markten.

Veiligheidscertificaten voor B-Cargo

De liberalisering van het goederenvervoer in Europa verplicht de spooroperatoren van elk land niet alleen te beschikken over een Europese licentie, maar over ook een veiligheidscertificaat voor het spoornet van

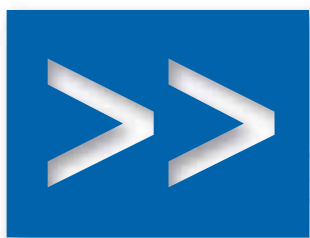
het land waar ze willen rijden. De NMBS heeft daarom een vraag ingediend – en ook verkregen – voor het hele Duitse spoornet, evenals voor het Nederlandse. De Franse overheid heeft een certificaat toegekend aan de NMBS voor

het rijden naar Creutzwald (steenkoltransport) en Fréthun (containervervoer en klassiek transport naar de Britse terminals). Een vraag loopt voor het Groothertogdom Luxemburg.



Dean (23)
Bestuurder rangeringen
"Voor mij een echte droomjob!"

"Voor mij is dit een echte droomjob. Er zijn dagen dat ik nauw met anderen moet samenwerken terwijl ik op andere alleen in mijn machine aan de slag kan. Heerlijk vind ik dat, deze job brengt me echt tot rust. Ik beschouw mijn werk trouwens als een hobby. Mijn leuke baan was een aangename verrassing, want ik kende het vak helemaal niet. De wisselende werkuren vind ik een voordeel. Ik kan bijvoorbeeld rustig overdag naar het postkantoor en vooral mijn kindjes vaak aan de schoolpoort afhalen en voor ze zorgen."



Duurzaam ondernemen

Duurzame mobiliteit is ondenkbaar zonder een stevige bijdrage van de trein. Wist u dat een gemiddelde trein per reiziger en per kilometer 5 keer minder CO₂ uitstoot dan de auto (de uitstoot via de elektriciteitscentrales meegerekend)? Maar ons engagement reikt verder. In al onze beslissingen is het milieu een toetssteen.

Spoorverkeer mildert het broeikaseffect

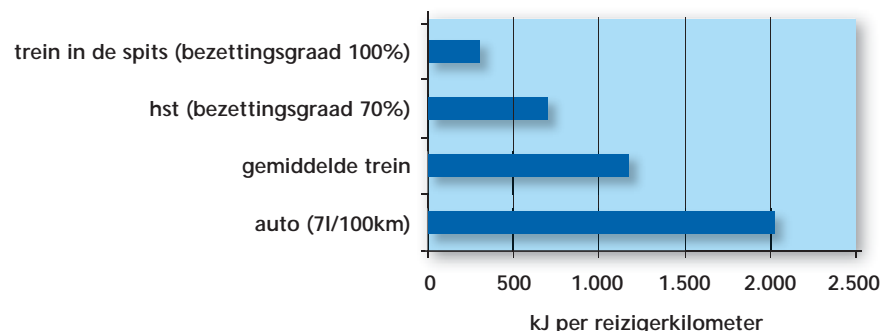
De NMBS-groep presteert 6,3% van het reizigersvervoer en 10,8% van het goederenvervoer in België, maar daarvoor is slechts 3,3% nodig van de door alle transportmodi samen gebruikte primaire energie.

Wat de uitstoot van broeikasgassen betreft, scoort het spoor nog beter. In België worden 93% van de treinkilometers met reizigerstreinen en 75% van de treinkilometers met goederentreinen elektrisch aangedreven. De elektriciteitscentrales veroorzaken per treinreiziger en per afgelegde kilometer,

gemiddeld 5 maal minder CO₂ dan de gemiddelde auto met 1,4 personen aan boord. Voor het goederentransport is er een gelijkaardige vergelijking. Per getransporteerde tonkilometer bedraagt de emissie CO₂ 5 maal minder dan het gemiddelde voor het vervoer over de weg met zware vrachtwagens.

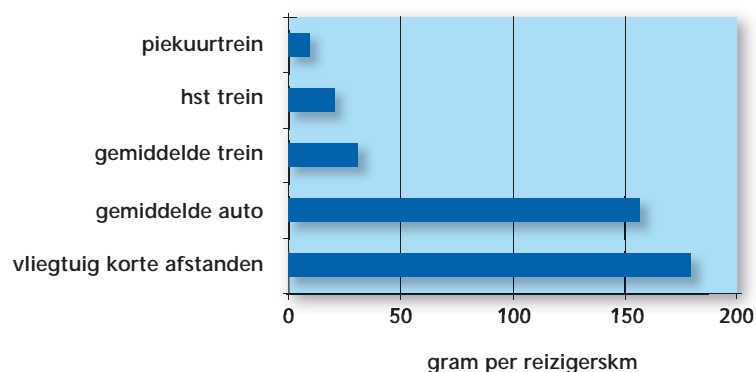


Specifiek primair energieverbruik



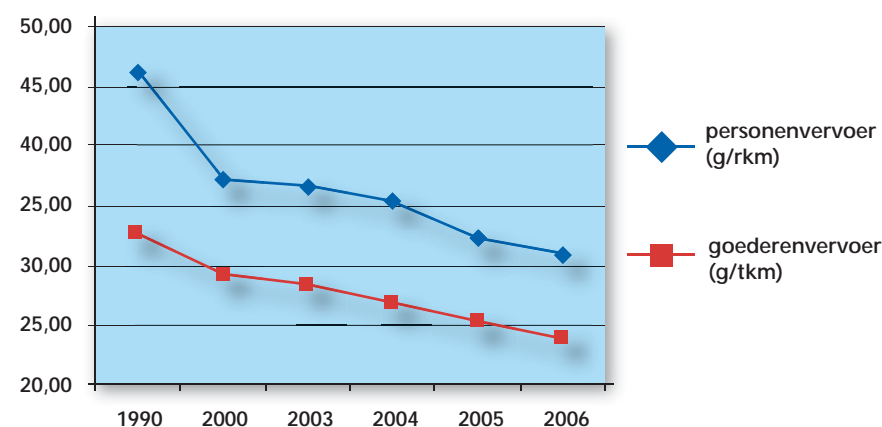
Een vergelijking tussen de verschillende vervoermiddelen toont aan dat de trein per kilometer en per reiziger veel minder energie verbruikt dan de auto (uitgaande van de gemiddelde bezetting van 1,4 personen per auto)

Specifieke CO₂-emissie reizigersverkeer



De auto stoot gemiddeld vijf maal meer CO₂ uit dan de trein (per vervoerde reiziger en per kilometer). Reizigerstreinen zijn meestal elektrisch aangedreven. De energie daarvoor kan worden geproduceerd met een relatief lagere CO₂-uitstoot.

Specifieke CO₂-emissie vervoer per trein



De uitstoot van CO₂ per vervoerde reiziger of per vervoerde ton is de laatste jaren sterk gedaald. Dat is te danken aan het verminderen van het aantal diesellocomotieven en aan het feit dat de elektriciteitsleveranciers meer produceren in gascentrales, die minder CO₂ uitstoten dan klassieke stookoliecentrales. Ook de hogere bezettingsgraad van de treinen heeft een gunstige invloed op het gemiddelde.

Efficiënt omspringen met energie

Tegen 2012 wil België de Kyotonorm - 7,5% minder energieverbruik - halen. De NMBS-Groep zal hier toe bijdragen en sloot een overeenkomst met de federale overheid om in de periode 2008-2012 het energieverbruik te verminderen met 7,5% ten opzichte van het jaar 2005. Om na te gaan hoe ze dit het beste kan bereiken, nam de NMBS-Groep het energieverbruik van drie stations (Aarlen, Gent-Sint-

Pieters en Roeselare), de werkplaatsen Mechelen en Bascoup en haar centrale kantoorgebouwen onder de loep. Dit onderzoek toont aan dat op die sites tot 5,6% kan worden bespaard op elektriciteit en tot 23,6% op verwarming. Kyoto is een haalbare kaart.

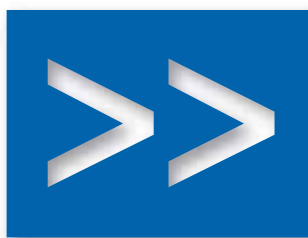
In het najaar van 2006 startte de Groep bovendien met een brede communicatiecampagne voor het eigen personeel. De affiches, stickers en brochures sporen de medewerkers aan om slim om te springen met airco of verwarming, verlichting, pc's... Voor elke werkplek werd ook een energiebewaker aangeduid. Hij of zij geeft de collega's tips en zoekt snel naar oplossingen bij eventuele energieverblindende defecten. Bovendien ontving elk personeelslid van de NMBS-Groep in september de brochure "Energie, wees er zuinig mee" met een pak informatie en nuttige tips.



NMBS-Groep saneert spoorwegterreinen

De NMBS-Groep engageert zich om de komende twintig jaar haar mogelijk vervuilde terreinen te onderzoeken en indien nodig te saneren. Voor Vlaanderen werd dit engagement vastgelegd in een overeenkomst met de OVAM, de Openbare Vlaamse Afvalmaatschappij. Voor de bodemonderzoeken en saneringen trekt de Groep een totaal budget van 66 miljoen euro uit of 3,3 miljoen euro per jaar tot in 2026. Dat is het tweede grootste budget ooit vastgelegd in een overeenkomst met OVAM. Voorlopig zijn er geen concrete initiatieven om een overeenkomst af te sluiten met het Brusselse of Waalse Gewest. De NMBS-Holding staat wel open voor een gelijkaardige aanpak.

Ongeveer 700 percelen (of 2,3% van alle spoorweggronden) zijn mogelijk verontreinigd. Vooral de 120 jaren van stoomtractie en de beginperiode van de dieseltractie in de jaren vijftig hebben hun sporen nagelaten in de bodem. Voor de terreinen werd een prioriteitenlijst opgesteld: percelen komen aan de beurt naargelang de ernst van de verontreiniging, eventuele verkoop van het terrein en het budget. Ook vóór de overeenkomst startte de Groep al met saneringen in het hele land. Tot en met 2006 gaf ze, in de drie gewesten samen, al 23,4 miljoen euro uit aan bodemonderzoek en -sanering.



Reizigersverkeer

Meer reizigers in de treinen

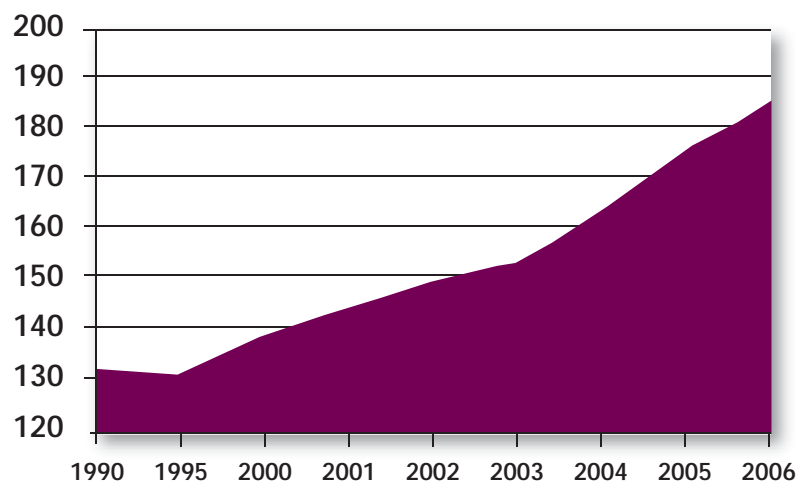
In binnenverkeer liet de NMBS in 2006 dagelijks ongeveer 3.500 treinen rijden die ongeveer 300.000 reizigers vervoerden. De NMBS mocht 20.000 nieuwe dagelijkse reizigers verwelkomen. Het binnenlands reizigersverkeer heeft zijn jaarlijks groeiritme van 5,1% t.o.v. 2005 behouden, met een toename van de omzet met 7,9%. Sinds 2000 heeft de trein 46 miljoen extra reizigers aangetrokken.

In internationaal verkeer speelt de NMBS een voortrekkersrol en maakt ze van ons land de draaischijf van het Europese spoornet. In 2006 is het aantal reizigers toegenomen met 5,2% (10 miljoen reizigers tegen 9,5 miljoen in 2005). Het aantal reizigerskilometer is met 4,5% gestegen (1.085,6 miljoen reizigerskilometer in 2006 tegen 1.039,2 in 2005). De omzet is met 8,3% gestegen.

De verdeling per categorie is als volgt: Thalys (70,9%), Eurostar (16,2%), klassieke treinen (7,9%), hst Brussel - Frankrijk (5,0%).

1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
134	133	140	146	151	155	165	177	187,5

Evolutie van het binnenlands reizigersverkeer (in miljoen reizigers)



Woon/werk-verkeer: de NMBS investeert

Een Belg op tien gaat met de trein naar het werk. Zowat 37% van de pendelaars naar Brussel kiezen voor comfort zonder verkeersopstoppingen. De NMBS blijft investeren in het woon/werkverkeer. En de formule van kosteloos woon/werkverkeer zit in de lift: meer dan 40% van de treinkaarthouders profiteren van dit systeem. Ook het woon/schoolverkeer neemt een vlucht, in het bijzonder vanwege de prijsverlaging voor studenten van minder dan 18 jaar. Het aantal reizigers in dat segment is met 10% gestegen naar ongeveer 34,7 miljoen, wat een toename van de ontvangsten betekent van 13%.



Gemoderniseerd materieel

De NMBS wil een hoog kwaliteitsniveau handhaven wat zich uit in haar beleid van stelselmatige modernisering van het oudste materieel. Zo werd de modernisering van de rijkstuigen M4 en van de motorstellen 70, 73, 74, 78 en 79 verder gezet en neemt die van de dubbeldekkers M5 vaste vorm aan.

De aanpassing van de 40 motorstellen CityRail ging van start. Tegelijk werd ook het te verouderde materieel verder afgevoerd, zodat in totaal het aantal zitplaatsen lichtjes gedaald is van 278.800 naar 277.700. Met de komst van de nieuwe dubbeldeksrijtuigen M6 zal het aantal zitplaatsen aanzienlijk toenemen vanaf hun indienststelling in 2007.

Compensaties voor onze klanten

De NMBS wil haar klanten in geval van vertraging compenseren. Ze is een van de eerste Europese spoorwegondernemingen die een dergelijke maatregel voor het binnenlands verkeer invoert. De toevallige incidenten worden vergoed tegen 50% van de prijs van het biljet vanaf 120 minuten vertraging.

Hetzelfde geldt voor wie regelmatig meer dan 15 minuten vertraging oploopt (25 keer over zes maanden). Tussen 1 september en 31 december 2006, hebben 454 klanten een vergoeding gevraagd vanwege frequente vertragingen, 404 reizigers vroegen terugbetaling na een incident van lange duur.

Fraaie vooruitgang voor de treinkaarten

In 2006 heeft de NMBS 8,5 miljard reizigerskilometer gerealiseerd in binnenverkeer, dit is een stijging van 5,1%. Het aantal reizigers is met 5,6% toegenomen tot ongeveer 187,5 miljoen.

De houders van treinkaarten nemen het leeuwendeel voor hun rekening: ze zijn met meer dan 120 miljoen (+ 9,1%) en reden samen 4,7 miljard reizigerskilometer (+ 9,2%).

Die prachtige resultaten hebben hun invloed op andere producten: meer klanten kiezen voor treinkaarten. De groei inzake biljetten en passen is minder groot. In 2006 is de verkoop van die producten gedaald met 0,9%. Door de jaarlijkse aanpassing van de prijzen is dat verlies gecompenseerd door een stijging van de opbrengsten met 6,7%.

Evolutie tussen 2005 en 2006 (in miljoen reizigers-km)

	2005	2006
Biljetten en trajectkaarten	3.456	3.448
Treinkaarten	4.345	4.742

NMBS behoudt zijn participatie in Eurostar

De NMBS overwoog om haar aandeel van 5% in Eurostar te verkopen omdat ze er verlies aan leed. Verleden jaar is besloten om de participatie toch te behouden. Een samenwerkingsakkoord herverdeelt nu de lasten en de inkomsten tussen de partners in het voordeel van de NMBS.

Het samenwerkingsakkoord, afgesloten tussen NMBS, SNCF en Eurostar UK in november 2006, omvat twee delen. Het financiële luik bevat een uitzonderlijke tussenkomst, aan de NMBS toegestaan door de andere partners in Eurostar. Het commerciële luik omschrijft de wijze waarop NMBS en Eurostar hun samenwerking zullen versterken om het commerciële succes op de Belgische markt te verbeteren. Deze oplossing laat de NMBS toe een break even te bereiken tegen het einde van de looptijd van het contract en het geeft de drie partners de kans de klantenservice nog te verbeteren.

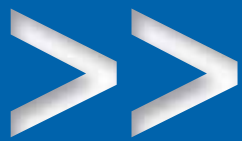


Dubbeldekkers M6: nieuwe bestelling van 70 rijkstuigen

De NMBS heeft geïnvesteerd in nieuw materieel om te kunnen inspelen op de stijging van het aantal klanten en het slinkende aantal vrije zitplaatsen. In 2006 heeft de NMBS de eerste exemplaren van een reeks van 70 dubbeldekkers M6 in ontvangst genomen. Deze nieuwe rijkstuigen van Bombardier-Alstom zullen de bestaande vloot van 210 M6 versterken. Later komen daar nog eens 90 rijkstuigen bij. Het volledige rijkstuigenpark van dubbeldekkers

zal 47.000 zitplaatsen bieden. De kwaliteitsenquêtes tonen aan dat dit nieuwe materieel erg gewaardeerd wordt door de klant.

De nieuwe reeks omvat ook stuurrijtuigen (de eerste al geleverd eind 2006), waardoor het aantal rangeringen wordt beperkt en minder locomotieven moeten worden ingezet.



Financiële resultaten 2006

Resultaten NMBS-Groep 2006*

(in miljoen euro)



	2006	2005	Evolutie
Bedrijfsopbrengsten	3.217,3	3.010,4	6,9 %
Omzet	1.292,1	1.189,7	8,6%
Overheidsdotatie	1.459,1	1.402,8	4,0 %
Geproduceerde vaste activa	432,1	389,4	11,0 %
Andere	34,0	28,5	19,3 %
Bedrijfskosten	-3.085,3	-2.967,2	4,0%
Diensten en diverse goederen	-978,1	-904,3	8,2 %
Personeel	-1.872,1	-1.859,9	0,7 %
Andere	-235,1	-203,0	15,8 %
Bruto exploitatieresultaat (EBITDA)	132,0	43,2	205,6 %
Niet-uitbetaalde lasten	-270,3	-264,7	
Netto operationeel resultaat (EBIT)	-138,3	-221,5	
Financieel resultaat	227,3	84,8	
Uitzonderlijk resultaat	-260,6	15,5	
Globaal resultaat (EBT)	-171,6	-121,2	

* consolidatie beperkt tot de NMBS-Holding, Infrabel en de NMBS.

De financiële resultaten voor het jaar 2006, goedgekeurd door de Raden van Bestuur van de drie ondernemingen, bevestigen uitdrukkelijk de verbetering van de financiële gezondheid van de Groep: het geconsolideerd operationeel resultaat gaat er met 205% op vooruit ten opzichte van 2005 en bedraagt 132 miljoen euro. Op voorwaarde dat de inspanningen worden voortgezet, zal de geconsolideerde schuld ten laatste in 2008 zijn gestabiliseerd. De verbetering van de operationele resultaten van elk van de onderdelen van de NMBS-Groep vertaalt zich in een nieuwe stijging van de productiviteit en een nog betere aanwending van de staatsdotaties. De netto dotatie per reizigerskilometer daalt tussen 2001 en 2006, in constante euro, met 16% (zie pagina 3).

Resultaten NMBS-Holding

(in miljoen euro)



	2006	2005	Evolutie
Bedrijfsopbrengsten	2.287,6	2.236,7	2,3%
Omzet	2.047,1	2.025,8	1,1%
Overheidsdotatie	186,3	164,2	13,5%
Andere	54,2	46,7	16,1%
Bedrijfskosten	-2.215,0	-2.194,1	1,0%
Diensten en diverse goederen	-327,2	-323,8	1,1%
Personeel	-1.872,1	-1.859,8	0,7%
Andere	-15,7	-10,5	49,6%
Bruto exploitatieresultaat (EBITDA)	72,6	42,6	70,4%
Niet-uitbetaalde lasten	-26,0	-47,5	
Netto operationeel resultaat (EBIT)	46,6	-4,9	
Financieel resultaat	51,9	-79,5	
Uitzonderlijk resultaat	-256,3	-20,0	
Boekhoudkundige hervorming 2005	96,9	93,3	
Globaal resultaat (EBT)	-60,9	-11,1	

De moedermaatschappij van de Groep, de NMBS-Holding, ondersteunt de groei van de Belgische spoorwegactiviteiten en staat garant voor het financiële evenwicht van elk van de ondernemingen van de NMBS-Groep. De ondersteunende en coördinerende rol van de NMBS-Holding kwam in 2006 onder meer tot uiting via een nieuwe kapitaalsverhoging van de NMBS met 185 miljoen euro.

Het voorbije jaar werd getekend door de volledige verkoop van ABX, wat een beduidende beperking van de risico's voor de hele Groep inhoudt. De financiële resultaten van de NMBS-Holding vertonen een uitgesproken verbetering van het operationele resultaat (EBITDA): deze stijgt van 42,6 miljoen euro in 2005 naar 72,6 miljoen euro in 2006.

Resultaten NMBS

(in miljoen euro)



	2006	2005	Evolutie
Bedrijfsopbrengsten	2.132,9	1.940,4	9,9%
Omzet	2.069,4	1.897,2	9,1%
Wijziging in de voorraad en in de bestelling in uitvoering	0,3	-0,9	-137,0%
Geproduceerde vaste activa	49,7	39,2	26,7%
Andere	13,6	4,8	180,8%
Bedrijfskosten	2.129,4	2004,3	6,2%
Stoffen en leveringen	97	85,0	14,1%
Diensten en diverse goederen	1.079,6	984,1	9,7%
Personeel	952,4	934,0	2,0%
Andere	0,4	1,2	-64,7%
Bruto exploitatieresultaat (EBITDA)	3,5	-63,9	105,5%
Niet uitbetaalde lasten	173,2	165,5	
Netto operationeel resultaat (EBIT)	-169,7	-229,4	
Financieel resultaat	108,6	108,8	
Uitzonderlijk resultaat	2,1	41,1	
Globaal resultaat (EBT)	-67,7	-79,5	

Na twee jaar activiteit als spoorwegoperator kan de NMBS een positief EBITDA van 3,5 miljoen euro voorleggen - een vooruitgang met niet minder dan 67,4 miljoen euro ten opzichte van 2005. Het EBIT en EBT gaan er ook sterk op vooruit. Het financieel resultaat komt neer op -67,7 miljoen euro, wat een verbetering is met 11,8 miljoen ten opzichte van 2005. In de goederenactiviteit behoren de financiële moeilijkheden tot het verleden en ligt een structurele gezondmaking in het verschiet.

Resultaten Infrabel

(in miljoen euro)

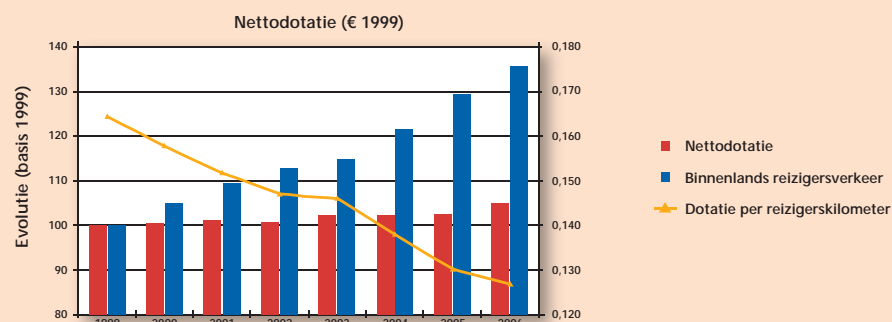


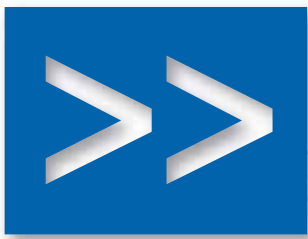
	2006	2005	Evolutie
Opbrengsten	1.482,4	1435,0	3,3%
Infrastructuurvergoeding	578,8	490,8	17,9%
Exploitatiedotatie	425,3	455,4	-6,6%
Andere	478,4	488,8	-2,1%
Kosten	-1.424,7	-1373,5	3,7%
Personeel	-698,9	-689,0	1,4%
FIS-vergoeding	-300,0	-300,0	0%
Andere	-425,8	-384,5	10,7
Bruto exploitatieresultaat (EBITDA)	57,8	61,5	-6,0%
Afschrijvingen, waardeverminderingen, voorzieningen	-84,9	-65,4	
Financieel resultaat	74,6	54,8	
Netto operationeel resultaat (EBIT)	47,5	50,9	
Uitzonderlijk resultaat	-7,4	-1,9	
Globaal resultaat (EBT)	40,1	49,0	

Op financieel vlak heeft Infrabel een bruto operationeel resultaat (EBITDA) van 58 miljoen euro geboekt en een globaal resultaat van 40 miljoen euro voor 2006. Tijdens haar tweede jaar als onafhankelijke beheerder van de spoorinfrastructuur, heeft Infrabel haar inspanningen onophoudelijk verder gezet voor de verdere verbetering van de kwaliteit en veiligheid van haar netwerk.

Dotatie beter gebruikt

Het aantal reizigers steeg de laatste jaren veel sterker dan de toegekende staatsdotaties voor opdrachten van openbaar nut. Een vergelijking tussen de bedragen van de overheids gelden en de gepresteerde reizigerskilometers (de totale afstand die alle reizigers aflegden) toont aan dat de overheids gelden nu beter worden gebruikt. Voor elke euro dotatie vervoert de NMBS-Groep meer reizigers dan ooit.





Kansen creëren voor de toekomst

NMBS-Holding verkocht ABX Logistics Worldwide en ABX Belgium

In 2006 heeft de NMBS-Holding ABX Logistics Worldwide verkocht aan 3i, een Britse financieringsmaatschappij en ABX BELGIUM Distribution aan GLS, een belangrijke speler op de Europese transportmarkt. De transacties elimineren een mogelijk financieel risico voor de toekomst van de Groep en geven de financiële gezondmaking de beste kansen.

De NMBS creëerde ABX Logistics tussen 1998 en 2001 door de overname van een waaier van transportbedrijven wereldwijd. Als dochteronderneming van de NMBS nam ABX Logistics Worldwide het internationale en nationale transport via wegvervoer, lucht- of zeevaart voor haar rekening. Om het dochterbedrijf financieel gezond te maken, werden vanaf 2003 een aantal noodzakelijke en ingrijpende herstructureringen doorgevoerd. Ondertussen had de NMBS beslist om ABX Logistics te verkopen omdat een internationaal transportbedrijf niet behoort tot de kerntaken van de spoorwegmaatschappij.

Eind 2005 keurde de Europese commissie een herkapitalisatie van ABX Logistics goed. Een belangrijke stap op weg naar de privatisering van ABX: schulden van ABX Logistics bij de NMBS-Holding werden zo omgezet in kapitaal. Maar de commissie stemde hiermee alleen in op voorwaarde dat ABX Logistics ten laatste eind 2006 werd verkocht. Na een intensieve zoektocht naar kandidaatkopers werd beslist om de internationale transportgroep ABX Logistics Worldwide te verkopen aan 3i. Het Britse financieringsbedrijf verzekerde met haar ervaring en extra investering de internationale ontwikkelingskansen van ABX Logistics Worldwide. ABX Belgium werd verkocht aan GLS. Hiermee werd GLS marktleider op de Belgische markt voor het vervoer van pakketten en paletten.



Gewesten steunen drie grote spoorwegprojecten via voorfinanciering



Voor het eerst in de geschiedenis hebben al de regeringen - de federale, Vlaamse, Waalse en Brusselse - een akkoord over de voorfinanciering van nieuwe spoorweginfrastructuur afgesloten. Dankzij de voorfinanciering is het mogelijk om een aantal projecten met een groot economisch en sociaal belang versneld uit te voeren. Het gaat om een financiële constructie waarbij de Gewesten voor een groot deel tussenkomen in de financieringskosten (intresten).

De federale regering en de drie gewesten definieerden de volgende infrastructuurprojecten die snel moeten worden uitgevoerd:

- verbetering van de spoorweginfrastructuur in de havens van Zeebrugge en Brussel
- modernisering van de spoorlijn Brussel-Luxemburg
- de spoorverbinding met de Liefkenshoek-tunnel
- 2.500 parkeerplaatsen aan het station van Louvain-la-Neuve
- een nieuw station in Gosselies (luchthaven Charleroi)
- betere spoorverbindingen naar de luchthaven van Brussel (Diabolo-project)

Voor drie projecten uit dit lijstje werd in 2006 een akkoord van voorfinanciering getekend door al de regeringen die dit land telt.

De financiering van de andere projecten met hoge prioriteit wordt voorbereid.

Vanaf 2006 tot 2013 zal de spoorlijn Brussel-Luxemburg worden gemoderniseerd. Zo worden de drie hoofdzetels van de Europese instellingen, Brussel, Luxemburg en Straatsburg beter met elkaar verbonden. In de verbetering van de spoorlijn wordt 458,7 miljoen euro geïnvesteerd, waarvan 289,2 miljoen euro via voorfinanciering.

Met een budget van 111,2 miljoen euro, waarvan 102,4 miljoen euro via voorfinanciering, wordt het vormingsstation van Zeebrugge klaargestoomd voor de toekomst. Omdat het goederentransport via Zeebrugge de volgende jaren sterk zal groeien, wordt het station uitgebreid en opgefrist. Vanaf eind 2009 tot 2015 zullen onder andere extra spoorbundels worden aangelegd.

Ten slotte zal de haven van Brussel een aansluiting krijgen op het spoorwegennetwerk. Deze aansluiting leidt tot een hele serie werken, waaronder de ontwikkeling van installaties voor een nieuwe overslagterminal. Dit project is goed voor een investering van 5 miljoen euro.

Evolutie van het GEN-fonds

Voor de financiering van het Gewestelijke ExpresNet (GEN) bestaat een speciaal fonds, dat voor rekening van de Staat en onder toezicht van de Staatssecretaris van Overheidsbedrijven wordt beheerd door de NMBS-Holding.

De middelen in dat fonds worden uitsluitend aangewend voor de financiering van de GEN-investeringen. Het GEN omvat zowel investeringen in rollend materieel als in infrastructuur. Daarom stelt de NMBS-Holding ze ter beschikking van Infrabel van de NMBS en van zichzelf, in functie van de reële uitgaven.

In afwachting van de uitvoering van de investeringen werden die middelen in 2006 hoofdzakelijk belegd in "commercial paper" met een gediversifieerde looptijd van 1 maand tot maximum 1 jaar. Dat bracht over 2006 meer dan 9 miljoen euro aan netto-intresten op.

Na controle door de Interne Audit van de NMBS-Holding werd er door de directie Financiën 49 miljoen euro uitbetaald aan Infrabel en 34 miljoen euro aan de NMBS. Op 31 december 2006 zat er nog voor 276 miljoen euro in het fonds.

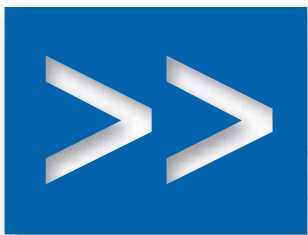
Overeenkomst over financiering van het hst-project

De Belgische Staat, de NMBS-Holding en Infrabel tekenden op 09 oktober 2006 een overeenkomst over de financiering van het bijkomend bedrag nodig voor de voltooiing van het hst-project. Het gaat om 274,6 miljoen euro.

De afspraak is dat de NMBS-Holding de nodige financieringen aangaat om de nog uit te voeren investeringen te kunnen betalen. De NMBS-Holding zal de uitgaven voor rekening van Infrabel neutraliseren door een kapitaalverhoging ten belope van 205,4 miljoen euro.

De Staat zal de financieringen die de NMBS-Holding aangaat, jaarlijks terugbetalen over een looptijd van 30 jaar (2007-2008: jaarlijkse som van 13,463 miljoen euro; 2009-2036: jaarlijkse som van 16,571 miljoen euro).





Treinaanbod & infrastructuur

Nieuw en groter aanbod in december



De nieuwe dienstregelingen zijn sinds 10 december 2006 van kracht. Ze houden aanzienlijke verbetering in, in het bijzonder voor de intercityverbindingen en het voorstadsaanbod. In totaal is het aanbod toegenomen met 1,7 miljoen trein-km (+ 2,2%).

Met de aanpassing van de dienstregelingen is het CityRailaanbod tussen Leuven en Brussel namelijk verdubbeld. In plaats van een CityRail per uur zijn er nu twee. De relatie IRo tussen Brussel en de luchthaven van Zaventem is doorgetrokken tot Nijvel en wel de hele dag door.

Tussen Landen en Brussel rijden er twee semi-directe P-treinen. Dan is er nog een andere belangrijke nieuwigheid: een nieuwe rechtstreekse trein tussen Bergen en Brussel die het traject in 35 minuten aflegt (tegen 41 minuten voor de snelste IC-trein) en ook nog de tussenstations tussen Doornik en Bergen aandoet. De betrokken klanten hebben nu een zeer snelle treinverbinding naar Brussel die een aanzienlijke tijdswinst biedt.

En er zijn nog nieuwigheden: een nieuwe IC-trein Brussel – Luik-Guillemins – Maastricht die Maastricht met de hoofdstad verbindt in 51 minuten, de reorganisatie van het lokale aanbod op de Waalse as en de heropening van de grensoverschrijdende lijnen Virton-Rodange/Rodange-Athus-Aarlen.

De treindienst van en naar Brussel diende evenwel lichtjes te worden aangepast tussen 2 januari en 26 maart 2007 als gevolg van een brand die het tractieonderstation van Brussel-Zuid vernielde op 18 december. Dit incident heeft de capaciteit van het net in Brussel tijdelijk beperkt.

De operator NMBS en de infrastructuurbeheerder Infrabel hebben de treindienst lichtjes aangepast tijdens de piekuren tussen 2 januari en 26 maart 2007. Er dienden zes treinen te worden afgeschaft op een totaal van 168 's ochtends en 171 's avonds.

Twée nieuwe realisaties in Gent

Eind december 2006 heeft Infrabel – verantwoordelijk voor het beheer, de uitbouw en het onderhoud van de Belgische spoorweginfrastructuur – in Gent twee nieuwe infrastructures in dienst genomen: het nieuwe tractieonderstation en twee gerenoveerde spoorwegbruggen over de Snekkaai en de Leie.

De brug over de Snekkaai was nog in goede staat, maar was te klein geworden voor de nieuwe spoorconfiguratie. De brug werd dus lichtjes uitgebreid. De metalen brug over de Leie werd vervangen door een volledig nieuwe brug die groter is.

Deze realisaties spelen een belangrijke rol in de verdubbeling van de spoorlijn tussen Gent en Brugge. Het personen- en goederenverkeer op die lijn zal dankzij een viaduct vlotter verlopen in de nabijheid van het station Gent-Sint-Pieters.

In 2007 volgen er nog andere projecten in de regio Gent.



Intermodaliteit tussen het spoor en het water

Als vooraanstaande partner op het vlak van intermodaliteit tussen het spoor en het water investeert Infrabel heel wat in de Belgische havens en ontwikkelt ze duurzame alternatieven voor het goederenverkeer over de weg.

Op het programma staan een aantal investeringen die de groei van onze havens kunnen ondersteunen door een capaciteitsuitbreiding op relatief korte of middellange termijn. Zo zijn er belangrijke werken gepland in de havens van Antwerpen en Zeebrugge, alsook investeringen voor andere Belgische havens zoals Gent, Oostende, Brussel en Luik.

Door deze belangrijke investeringen wil Infrabel haar infrastructuur voorbereiden op de verwachte toename van het goederenverkeer. Verder neemt ze ook actief deel aan de uitbouw van de Belgische havens, die belangrijke economische en logistieke groeipolen zijn.

Onder de projecten waarover een overeenkomst is gesloten tussen de federale regering, de gewestregeringen, Infrabel en de NMBS-Holding, bevinden zich de uitbreiding van het vormingsstation van Zeebrugge en de spooraanluiting van de haven van Brussel (zie ook pagina 8).

Modernisering van het netwerk

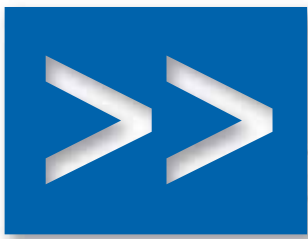
In 2006 werden de technische middelen verder gemoderniseerd. Op het terrein werden er grote projecten rond het onderhoud en de vernieuwing van onze infrastructuur gerealiseerd die soms minder zichtbaar zijn voor het grote publiek, maar die een grote invloed hebben op de veiligheid en de efficiëntie van het treinverkeer.

Daartoe is de centralisatie van de seinhuizen verdergezet (van 368 seinhuizen - op 31/12/2004 - naar 31 seinhuizen en 11 op afstand bediende

seinhuizen in 2012). In 2006 werden er twee nieuwe geautomatiseerde en hoogtechnologische seinhuizen in gebruik genomen in Mol en Antwerpen-Waasland. De verzameling van de interventieploegen op het net rond de Logistieke Centra draagt hier ook toe bij.

Eind december 2006 zijn de voorbereidende werken voor de indienststelling van een nieuw nationaal coördinatiesysteem voor het treinverkeer afgerond. Dit nieuwe Traffic Control center kan nu in real time vanuit één centrale plaats elke trein in België volgen.





Mooi gedaan! Enkele realisaties in 2006

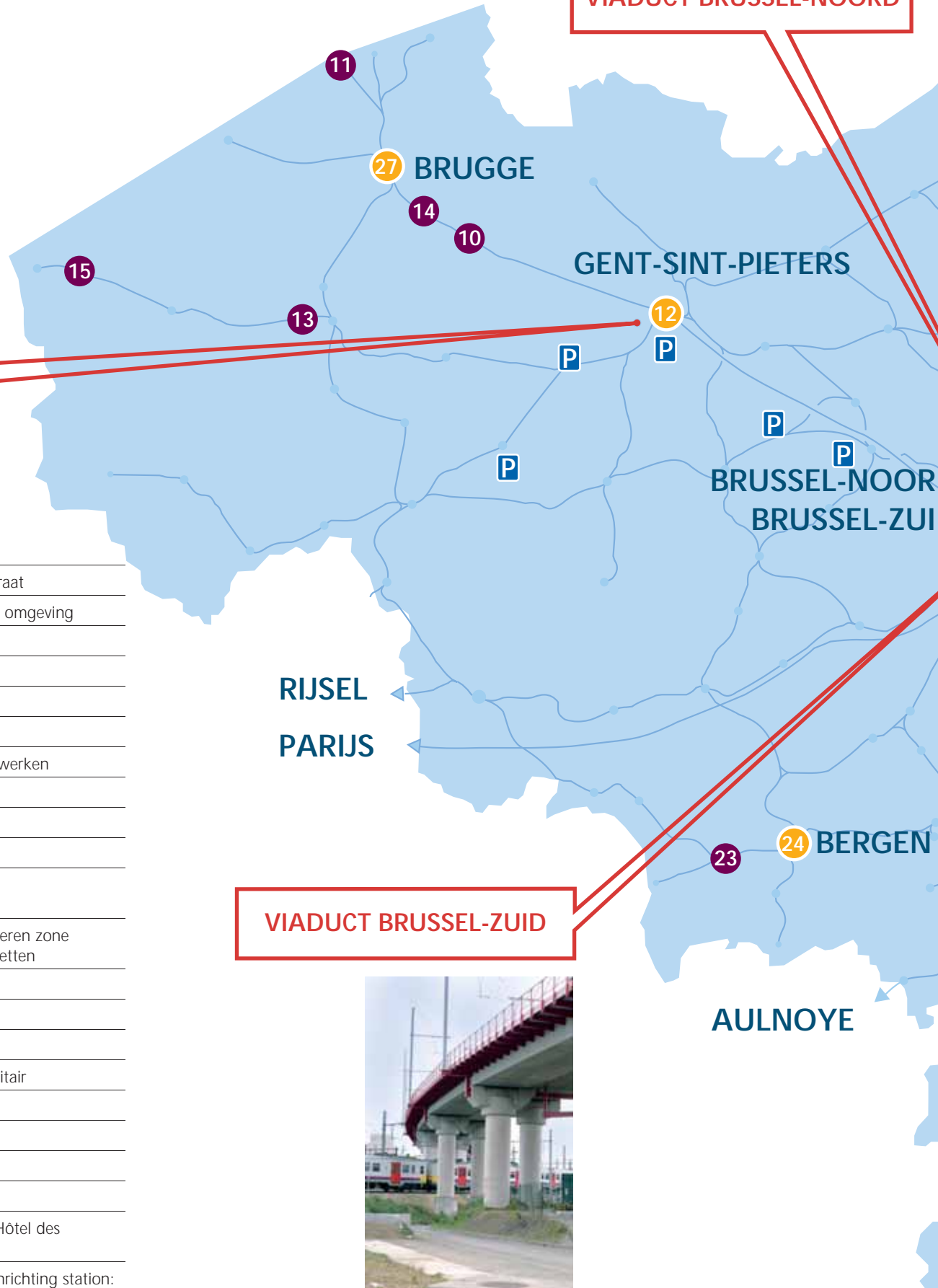
Onderstaande kaart geeft een (onvolledig) overzicht van werkzaamheden die in 2006 zijn afgerond.



VIADUCT BRUSSEL-NOORD



TRACTIEONDERSTATION
EN TWEE BRUGGEN



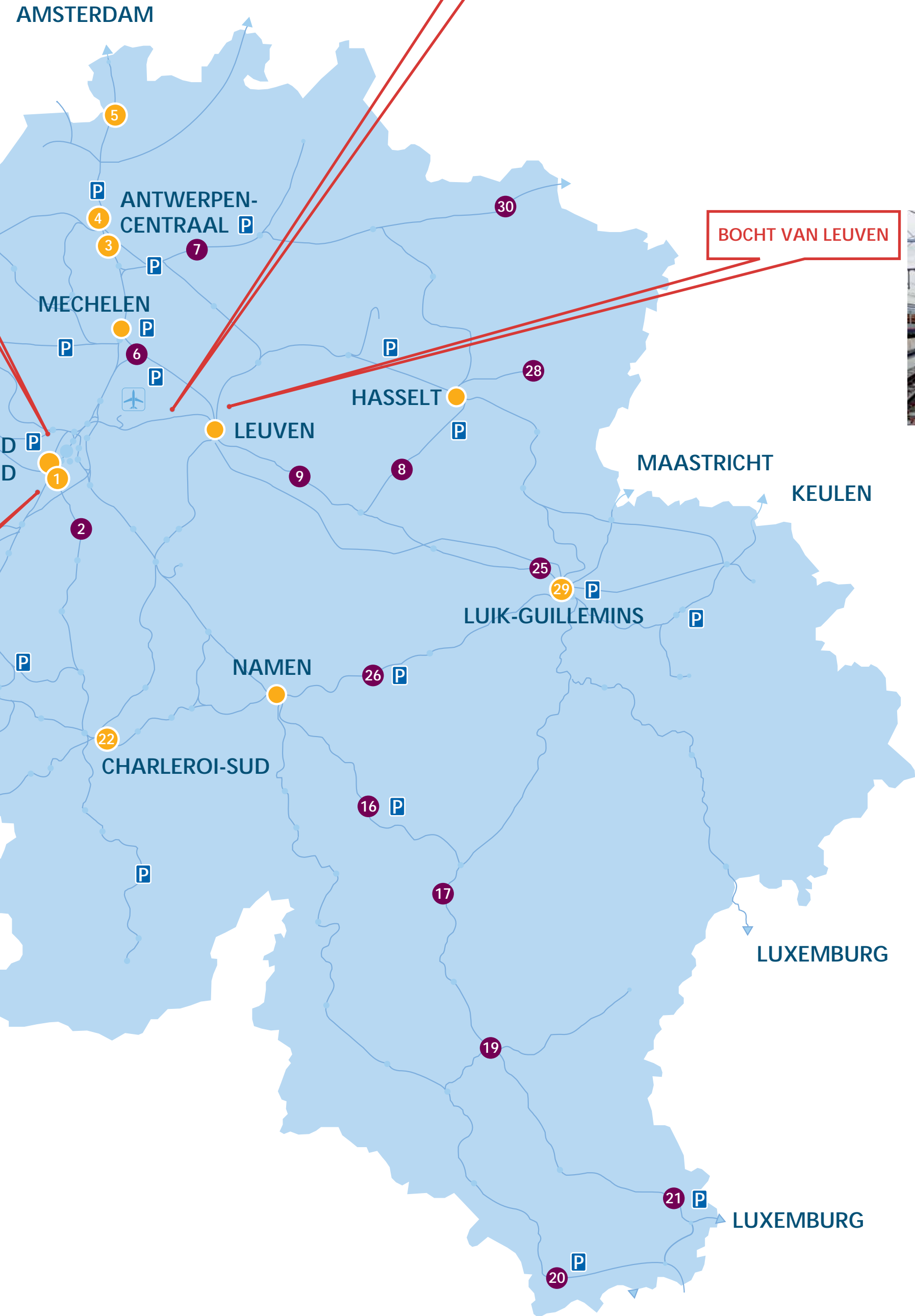
1	Brussel-Zuid	Politielokalen aan de Overdekte Straat
2	Sint-Genesius-Rode	Oprissing van stationsgebouw en omgeving
3	Antwerpen-Berchem	Aanleg stationsplein
4	Antwerpen-Centraal	Aanleg stationsplein
5	Heide	Inrichting sanitair
6	Muizen	Oprissen stopplaats
7	Nijlen	Inrichting sanitair, kleine renovatiewerken
8	Sint-Truiden	Renovatie stationsgebouw
9	Tienen	Brandveiligheid stationsgebouw
10	Beernem	Renovatie stationsgebouw
11	Blankenberge	Vernieuwen sanitair, plaatsen van automatische deuren
12	Gent-Sint-Pieters	Renovatie uurwerktoeren, moderniseren zone wachtzaal, plaatsen airco in de loketten
13	Kortemark	Oprissen stationsgebouw
14	Oostkamp	Herschilderen stationsgebouw
15	Veurne	Plaatsen veiligheidsstelling
16	Ciney	Renovatie wachtzaal, loketten, sanitair
17	Jemelle	Renovatie gebouw
18	Namen	Inrichting tweede ingang
19	Libramont	Herinrichting luifel
20	Virton	Renovatie luifel
21	Aarlen	Renovatie luifel en dakbedekking Hôtel des Chemins de fer
22	Charleroi-Sud	Einde 1ste fase van de algemene inrichting station: renovatie wachtzaal en dienstvleugel; aankoop van postsortering; bouw van een nieuw seinhuis
23	Saint-Ghislain	Renovatie gevels en vervanging dak
24	Bergen	Vervanging dakbedekking; werkzaamheden seininrichting
25	Ans	Renovatie wachtzaal, loketten en sanitaire voorzieningen
26	Andenne	Renovatie wachtzaal, loketten en sanitaire voorzieningen
27	Brugge	Ruwbouw verbrede voetgangerstunnel, herinrichting perrons
28	Genk	Renovatie loketten en wachtzaal
29	Luiik-Guillemins	Ruwbouw nieuw station; heraanleg sporen
30	Neerpelt	Heraanleg stationsomgeving en aanpassing perrons

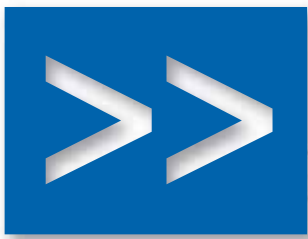
P bijkomende of vernieuwde parkeerruimte

4 SPOREN BRUSSEL-LEUVEN



BOCHT VAN LEUVEN





Nieuwe infrastructuur

Nieuwe infrastructuur voor een sneller en veiliger verkeer

In 2006 heeft Infrabel verschillende nieuwe infrastructuurwerken ingewijd. Daarnaast hebben de vaak aanzienlijke investeringen aanleiding gegeven tot de start of inplanning van nieuwe werven.

Alle projecten, over het volledige gebied, dragen bij tot de verbetering van de veiligheid en de stiptheid op het Belgische spoorwegnet. Verder zorgen ze ook voor de verdere uitbouw van duurzame mobiliteit in België.



Kerncijfers infrastructuur



- 3.500 km lijnen waarvan 2.998 elektrisch
- 4.446 spoorwissels in de hoofdsporen en 8.378 spoorwissels in de bijsporen
- 339 seinhuizen en 1 Traffic Control center
- 541 stations en stopplaatsen
- 1.619 GWh : totale elektriciteitsverbruik

Gewestelijk ExpresNet

Het jaar 2006 was het jaar waarin de eerste werven voor het GEN werden opgestart op de lijn 161 (Brussel - Namen) in Wallonië en Vlaanderen. Het startschot van de werken werd gegeven op 23 augustus 2006. De bedoeling is om het treinverkeer op de lijn 161 tussen Ottignies en Brussel geleidelijk aan over vier sporen te laten verlopen.

- ❖ **De werken ten zuiden van Ottignies** zijn begonnen op een lijngedeelte dat iets meer dan 2 km bedraagt (tussen het station van Ottignies en de vertakking van Louvain-la-Neuve). Tijdens deze werken zullen er twee sporen worden geplaatst aan weerskanten van de bestaande sporen. Naast de vernieuwing van de twee bestaande bruggen en de bouw van een nieuwe brug, vervangt Infrabel een overweg door de aanleg van een overdekte sleuf. We verdubbelen dus niet alleen de sporen, maar verbeteren ook de veiligheid. De werken zijn gepland tot 2009.
- ❖ **De werken in Hoeilaart** zijn gestart op een lijngedeelte van 1,5 km. Daar worden ook twee bijkomende sporen aangelegd. Verder zullen de drie bestaande bruggen worden vernieuwd en de twee bruggen voor voetgangers en fietsers aangepast. De werken zijn gepland tot 2008.

Tegen het jaar 2015 zullen de 22,5 km van de lijn 161, die Brussel met Ottignies verbinden en drie gewesten van het land doorkruisen, uitgerust zijn met vier sporen. Het GEN zal dus niet minder dan 8 nieuwe spoorverbindingen aanbieden in een straal van 30 km via Brussel waardoor de mobiliteit in en rond de Europese hoofdstad sterk zal verbeteren.

Vier grote spoorbouwwerken ingereden

Op 10 december 2006 werden er vier belangrijke nieuwe stukken spoorweginfrastructuur officieel in dienst genomen. Hierdoor vergroot niet alleen de algemene capaciteit van het Belgische spoorwegnet, maar wordt ook de reistijd korter en de stiptheid beter voor binnenlandse en internationale treinen die Brussel als vertrekpunt of bestemming hebben.

- ❖ **Het viaduct van Brussel-Zuid** verbindt de hogesnelheidslijn Brussel – Franse grens rechtstreeks met de perrons van het station kant Frankrijkstraat en vermindert de reistijd met 3 minuten voor alle hogesnelheidstreinen. Verder verloopt ook het gewone treinverkeer via Brussel-Zuid gemakkelijker en stipter, meer bepaald de verbindingen tussen Brussel en de streek van Bergen-Doornik.



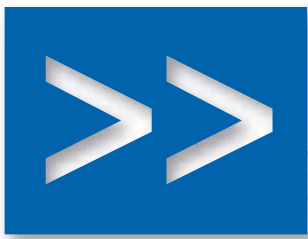
- ❖ **Het viaduct van Brussel-Noord** biedt internationale treinen en bepaalde binnenlandse treinen de mogelijkheid om vanaf het station van Schaarbeek rechtstreeks op de hogesnelheidslijn richting Leuven, Luik en Duitsland aan te sluiten.
- ❖ **De afwerking van de vier sporen van de lijn tussen Brussel en Leuven**, gestart in het kader van de aanleg van de oostelijke tak van het hogesnelheidsnet, zorgt voor vlotter, sneller en stipter treinverkeer rond Brussel voor binnenlandse en hogesnelheidstreinen. Een aantal treinen kan nu opnieuw volgens hun oorspronkelijke traject rijden. Zo wordt er een tijdswinst geboekt van 5 tot 10 minuten tussen Leuven en Brussel. Het gaat hier voornamelijk om de IC Genk-Gent, Luik-Quiévrain, Tongeren-Knokke/Blankenberge en Eupen-Oostende.
- ❖ Dankzij de **bocht van Leuven** zijn Hasselt, Diest en Aarschot rechtstreeks met Brussel verbonden zonder nog langs het station Leuven hoeven te rijden. Tijdens de piek rijden er vier treinen langs die verbinding van en naar Brussel. De rittijden zijn hierdoor korter. In Hasselt zijn de aansluitingen interessanter voor de reizigers die van Genk, Tongeren, Zolder en Beringen komen. Het traject Hasselt-Brussel kan voortaan worden afgelegd in 49 minuten, wat een tijdswinst van 21 minuten meebrengt.



Steve (36),
leidend ambtenaar
"Je krijgt grote verantwoordelijkheden."

"Ik hou toezicht over de werkzaamheden voor de aanleg van het Gewestelijk ExpresNet op een deel van de lijn Brussel-Namen, in de buurt van Ottignies. Als leidend ambtenaar ben ik de tussenpersoon tussen de aannemer, de buurtbewoners, het gemeentebestuur en Infrabel om samen tot goede afspraken te komen en te werken in een sfeer van vertrouwen en goede verstandhouding.

Je krijgt grote verantwoordelijkheden bij dergelijke belangrijke projecten als het GEN. Enkele slapeloze nachten zullen er dus wel bijhoren ..."



Meer middelen voor onthaal van de reiziger

Een station en zijn omgeving moeten meer zijn dan een doorgang, een punt onderweg waar je de trein neemt of overstapt tussen vervoermiddelen.

Het wordt een trekpleister die de reiziger meerwaarde biedt: je kunt er werken, winkelen, ontspannen, wonen, genieten van cultuur.

Een station is geen eiland, maar vormt een poort op de stad. Nieuwe projecten houden ook rekening met de omwonenden en inwoners van de stad en zijn een motor voor de ontwikkeling van de stationsbuurt.

In vergelijking met 2005 is vorig jaar 65% meer geïnvesteerd in stations en parkeermogelijkheden.



Luik-Guillemins

De constructie van het nieuwe station nadert zijn voltooiing. Alle bogen van het 200 meter lange gewelf staan nu op hun plaats. De vierde en laatste fase van de ruwbouw, met inbegrip van de ingrijpende werken aan de sporen, om het treinverkeer vlotter te laten verlopen, is daarmee afgerond. Rest nu nog de afbraak van het oude stations- en postgebouw en de afwerking van het nieuwe station: liften, roltrappen, verwarming, verlichting, enz... In 2008 opent dit spoorwegmonument zijn deuren.



Brugge

Het vernieuwde station van Brugge krijgt langzaam vorm. De ruwbouw voor de onderdoorgang is klaar. In een aangename, brede gang komen meer winkeltjes. Ook de perrons worden aangepast aan de hoogste comforteisen. Ze krijgen nieuwe luifels, liften, roltrappen en vaste trappen. Op de perrons komen gloednieuwe schuilhuisjes, windschermen, een omroepinstallatie en infoborden. De perrons 7, 8, 9 en 10 zijn al afgewerkt, de andere volgen in 2007 en 2008



Virton

Het station van Virton viert dit jaar zijn 125ste verjaardag. De antieke, mooie luifel boven perron 11 kreeg daarom vorig jaar een volledige opknapbeurt. Ook het stationsgebouw werd onder handen genomen. De gevels en het dak werden grondig schoongemaakt en de wachtzaal kreeg een nieuw kleurtje.



Charleroi

Het behoud van de originele architectuur en een moderne look. Dat is de grondige renovatie van het station van Charleroi in een notendop. De gevel werd volledig opgefrist en twee bijgebouwen werden gesloopt. Maar het is vooral de vernieuwde lokettenhal die de aandacht trekt: een gezellige zee van licht. Het prachtige glas-in-loodraam uit 1964 werd schoongemaakt en schittert als nooit tevoren. In de komende jaren wordt nog verdergewerkt aan de verbetering van de perrons, een betere toegankelijkheid en een nieuwe winkelgalerij. Een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen met 100 plaatsen is gerealiseerd. In de toekomst zal er een totaal aanbod van 1300 plaatsen zijn.



Antwerpen-Centraal

Na vijf lange jaren van werken kan het Astridplein, het stationsplein van Antwerpen-Centraal, opnieuw stralen. Reizigers kunnen hier vlot overstappen op tram, bus of trein. Auto's, fietsen en voetgangers kunnen terecht in de ondergrondse niveau's. Deze transitzone en de parking onder het plein zijn een echt ondergronds plein. De bovenste verdieping verbindt de metrostations Astrid en Diamant. In de ondergrondse ruimte bevindt zich een kiss-and-ride zone en een stalling voor 1.000 fietsen, op het -2 en -3 niveau de autoparking voor 400 wagens.



Gent-Sint-Pieters

Na 93 jaar trouwe dienst werd de uurwerktoren aan de voorzijde van Gent-Sint-Pieters gerenoveerd. Omdat de stenen niet meer vorstbestendig waren, werd de toren in overleg met Monumentenzorg afgebroken en opnieuw opgebouwd met een nieuwe baksteen die de originele heel dicht benadert. Nu de uurwerktoren is opgefrist, krijgt de hoofdingang dit jaar een nieuwe luifel. De nieuwe luifel zal tweemaal zo breed zijn als de oude uit 1931.

Mol

Een project van lange adem... Vorig jaar werkte de NMBS-Groep door aan het nieuwe stationsgebouw van Mol. Een ruime hal met twee loketten, zitbanken en een stationsbuffet verwelkomen de reizigers sinds maart 2007. Bovendien zorgt de nieuwe centrale voetgangerstunnel voor een vlotte verbinding met de perrons.



Bergen

In 2010 zal het station van Bergen er helemaal anders uitzien. Een spectaculaire voetgangersbrug van 150 meter die de sporen verbindt met de site Grands Prés, een glazen perronoverkapping en een nieuw parkeerterrein. De plannen van de gerenommeerde architect Calatrava werden in 2006 voorgesteld. In een latere fase krijgt ook het stationsgebouw een facelift

Hasselt

Samen met de stad, De Lijn en het Vlaamse Gewest gaf de NMBS-Groep de aftrap voor een ambitieus renovatieproject voor de volledige Hasseltse stationsbuurt. Dit grootste masterplan zal de stationsomgeving omdopen in een groene ruimte met nieuwe woon- en kantoorgelegenheden en in een knooppunt voor vlot en veilig openbaar vervoer. De buurt krijgt ook een aantal nieuwe verbindingswegen met de stad en extra parkeergelegenheid. Vorige zomer startte de bouw van de grootste parkeergarage van Hasselt: 827 plaatsen.



Saint-Ghislain

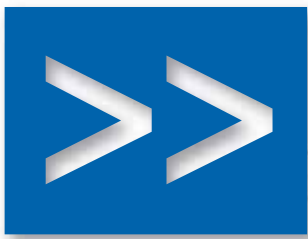
Het mooie stationsgebouw van Saint-Ghislain komt weer volledig tot zijn recht na de grondige renovatie van de gevels en de vervanging van het dak. Er wordt nog verdergewerkt aan het parkeerterrein, dat 450 plaatsen zal bieden.

Genk

In het station van Genk hebben De Lijn en de NMBS samen geïnvesteerd in een nieuwe lokettenzaal. De twee vervoerspartners kregen elk twee nieuwe loketten. Ook de rest van de wachtzaal kreeg een opknapbeurt: een nieuwe vloer en nieuw comfortabel zitmeubilair.

Neerpelt

Sinds de lente van 2006 biedt de vernieuwde stationsomgeving van Neerpelt de reiziger meer comfort. Het nieuwe plein vormt een veilig knooppunt waar de reiziger vlot kan overstappen tussen bus en trein. De Lijn en NMBS-Groep besteedden bij de heraanleg speciaal aandacht aan de reiziger met beperkte mobiliteit. De perrons werden aangepast en voor blinden en slechtzienden werden noppentegels gelegd.



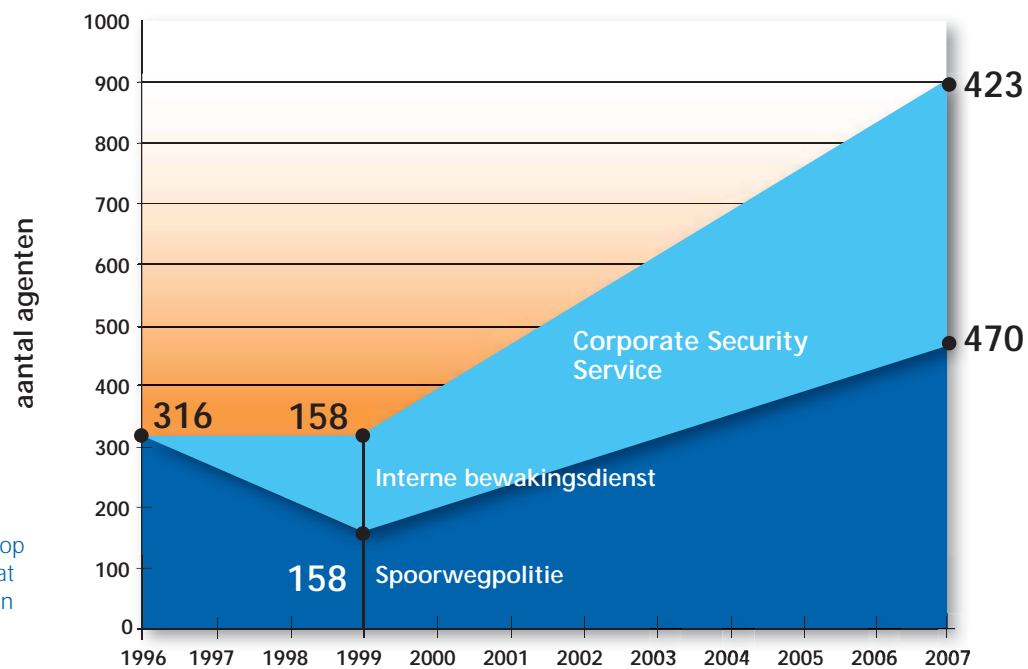
Veiligheid

Maatregelen voor een grotere veiligheid van reizigers en medewerkers

Veiligheid komt bij de NMBS-Groep op de eerste plaats. Verderop leest u meer over de veiligheid van het treinverkeer op zich. Er is ook de 'sociale veiligheid'. Die omvat de bescherming van reizigers en medewerkers tegen wangedrag van anderen (bijvoorbeeld agressie) en de bescherming van eigendommen (bijvoorbeeld tegen graffiti'spuiten of diefstal). De Corporate Security Services, een onderdeel van de NMBS-Holding, staan in voor een strategische aanpak van die sociale veiligheid. Dat is belangrijk, want de veiligheid en het veiligheidsgevoel van de mensen hebben een rechtstreekse invloed op de klantentevredenheid. Bovendien hebben we als onderneming en als openbare instelling de plicht ook onze eigendommen zo goed mogelijk te beschermen.

De Corporate Security bestaat uit twee afdelingen: Securail, de veiligheidsdienst, en B-Security, de interne bewakingsdienst. Securail bestaat uit agenten die gemachtigd zijn om te verbaliseren bij inbreuken op bepaalde wetten en reglementen. In 2006 werden ze ingedeeld in brigades die 24 uur per dag op het terrein aanwezig zijn. Securail wordt in de loop van 2007 versterkt met 50 bijkomende personeelsleden. Zij zullen worden ingezet in de treinen en in bepaalde gevoelige stations. In totaal brengt dat het aantal Securail-agenten op 350.

De spoorwegen ondervinden ook de maatschappelijke trend naar verruiming. Daarom is op tien jaar tijd het aantal personen die instaan voor de veiligheid op spoorweggebied zowat verdriedubbeld. Sinds '99 maken we een onderscheid tussen interne diensten (Securail en B-Security), en de spoorwegcel van de federale politie. Tussen beide is er veel overleg en samenwerking, waarbij Securail de spoorwegpolitie ondersteuning biedt.



Bewakingscamera's

In 2006 keurde de NMBS-Holding een investering goed van 10 miljoen euro. Hiermee zal een vijftigtal van de drukste stations worden uitgerust met videobewakingscamera's. In totaal zullen 1500 camera's worden geplaatst.

Bovendien werd er gestart met de bouw van een nationale controlekamer in Brussel. Daar zullen de operatoren van B-Security, de bewakingsdienst van de NMBS-Groep, centraal de veiligheidsalarmeren en camerabeelden bekijken en actie ondernemen waar nodig. Verder is er in de mogelijkheid voorzien om in de controlekamer een crisiscentrum te installeren in geval van zware incidenten of grote gebeurtenissen. Die controlekamer zal dit jaar nog operationeel worden.

In 2006 werd met het station van Ottignies als proefproject praktische ervaring rond camerabewaking opgebouwd. Verschillende types camera werden uitgetest en beoordeeld op basis van verschillende criteria. Een eerste balans van het proefproject wees uit dat er een daling was met 21% van het aantal delicten.



Graffitibestrijding

Het aanbrengen van graffiti op rollend materieel en op vaste installaties is niet alleen gevaarlijk voor de daders; de kosten die verbonden zijn met de bestrijding van deze praktijken, lopen jaarlijks hoog op. Die kosten gaan naar preventie (bijvoorbeeld voor het maken van een didactische video en het aanleggen van een database), de schoonmaak van materieel en gebouwen en het plaatsen van afsluitingen rond spoorbundels waar geparkeerde treinen worden besmeurd.



**Leen (26),
gespecialiseerd veiligheidsbediende**
"Preventie komt voor repressie."

"We patrouilleren en treden op na oproepen van de centrale meldkamer. Beide opdrachten zijn zeer verschillend, maar als veiligheidsbediende moet je flexibel zijn. Collegiaal, flexibel, luisterbereidheid, verbaal sterk zijn en stevig in je schoenen staan, zijn onontbeerlijke kwaliteiten voor een goede veiligheidsagent. Het repressieve aspect is een klein onderdeel van onze opdracht. We hebben vooral een preventieve opdracht en zijn daar om de mensen in het station bij te staan. Als er iemand gewond geraakt, een ambulance moet worden opgeroepen of een kind verloren loopt, moeten we ingrijpen. We verstrekken ook info aan de reizigers. Je voelt de dankbaarheid van de mensen nadat we hen geholpen hebben."

Exploitatieveiligheid

Infrabel heeft zich in 2006 verder ingezet om de veiligheid van haar net te verbeteren. 29 overwegen werden afgeschaft en in het kader van de veiligheids campagne rond de zwakke weggebruikers werden er 24 kleine slagbomen en 46 verkeerslichten bij geplaatst.

In samenwerking met het BIVV werd ook een sensibiliseringscampagne georganiseerd met de slogan « Eventjes wachten. Daar ga je niet van dood » voor meer veiligheid aan de overwegen.

Verder heeft ook de versnelde centralisatie van de seinhuizen bijgedragen tot een verhoging van de veiligheid.

Technologie ten dienste van veiligheid

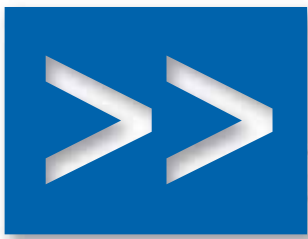
Om haar net nog veiliger te maken zal Infrabel vanaf 2007 geleidelijk een automatische stopfunctie installeren op alle seinen van het Belgische spoorwagennet. Gelijktijdig zal deze technologie aan boord van al de voertuigen worden gemonteerd. Hierdoor zullen de treinen automatisch stoppen aan de rode lichten. Verder zal Infrabel het net uitrusten met het Europees interoperabel systeem ETCS (European Train Control System), overeenkomstig de Europese richtlijnen op dit vlak.

Opdat ze beide doelstellingen tot een goed einde zou kunnen brengen, heeft Infrabel in 2006 een belangrijk contract afgesloten voor de levering, de uitrusting en het onderhoud van deze veiligheidsinrichtingen.

Met deze technologie zet Infrabel spits technologie in, waarmee ze een pioniersrol speelt bij de Europese infrastructuurbeheerders. Verder wijst dit er ook op dat de wil bestaat om een veilig net te ontwikkelen voor het binnenlandse en grensoverschrijdende spoorwegtransport in Europa.

**Iets verdachts op het spoor?
Bel gratis
0800/30.230**

Sinds vorig jaar is het gratis oproepnummer 0800/30.230 beschikbaar. Iedereen die iets verdachts opmerkt op of rond het spoor, kan er 24 uur per dag terecht om risicosituaties te melden. Let wel, het is géén infonummer voor inlichtingen over de dienstverlening! Het nummer, dat is geafficheerd op alle stopplaatsen, dient louter om verdacht gedrag of risicovolle situaties te melden. Het bestaan van het nummer wierp al vruchten af. Met de zware storm van vorig jaar bijvoorbeeld, is dankzij een oproep een zeer gevaarlijke situatie, waarbij bomen op de sporen dreigden te vallen, goed afgelopen. Het gebruik van het oproepnummer wordt dit jaar uitgebreid naar alle stations.



Kwaliteit als toetssteen

Een klantgericht parkeerbeleid

Probleemloos overstappen tussen verschillende vervoermiddelen is een sleutelfunctie van een station. Een overstap van de wagen op de trein moet ook tot de mogelijkheid behoren. Daarom voert de NMBS-Holding een klantgericht parkeerbeleid dat erop gericht is om onze klanten een plaats te garanderen. Dat doen we door voldoende parkeerplaatsen te creëren en een aangepast tariefbeleid te voeren, dat treingebruikers bevoordeelt (in het bijzonder de trouwste dagelijkse klanten met een treinkaart). Andere gebruikers (die hun wagen kwijt willen zonder de trein te nemen) betalen meer.

Veel parkeerterreinen aan stations en stopplaatsen blijven gratis. Maar het ene station is het andere niet: het parkeerbeleid en de gemiddelde tarieven verschillen van stad tot stad. Onze tarieven zullen dan ook de situatie op de plaatselijke markt weerspiegelen.

Parkeerruimte onderhouden kost veel geld. Onze bedoeling is niet om te verdienen aan parkeergelden, maar de

inkomsten moeten de werkingskosten kunnen dekken. Op die manier zullen we niet enkel in staat zijn de nodige ruimte ter beschikking te stellen, maar de gebruikers een behoorlijke kwaliteit te bieden (een degelijke bestrating, duidelijk afgebakende plaatsen, verlichting, properheid...). De tarieven mogen dan ook weer niet zo laag zijn dat ze het gebruik van tram en bus ontmoedigen.

Momenteel zijn alle stations en stopplaatsen samen goed voor 32.000 parkeerplaatsen voor auto's, waarvan 73% gratis zijn. De komende vijf jaar worden 45.000 plaatsen voor auto's én fietsen aangelegd of vernieuwd. We zetten onze inspanningen voort om andere vervoermiddelen zo naadloos mogelijk te laten aansluiten op de trein. In 2006 kwamen er 3000 parkeerplaatsen voor auto's bij en werden duizenden fietsenstallingen vernieuwd of bijgeplaatst.



Netheid grootste stations nauwer opgevolgd

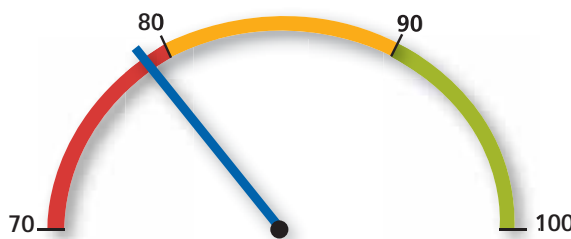
Om de netheid van de belangrijkste stations beter op te volgen en objectief te kunnen beoordelen, wordt sinds juni vorig jaar gewerkt met een speciaal programma.

Op basis van vooraf bepaalde criteria kan nu de netheid van elk station op dezelfde, objectieve manier worden beoordeeld. Dat geeft een duidelijk beeld van de situatie en laat toe de middelen voor de verbetering van het onderhoud juist aan te wenden.

Het programma meet de properheid van zes types 'lokalen': de wachzaal, de parking, de onmiddellijke omgeving van het gebouw, de perrons, ondergrondse doorgangen en de toiletten. De verzamelde gegevens resulteren in een boordtabel.

De cijfers geven nog geen volledig beeld, aangezien er pas in juni is begonnen met het optekenen ervan, maar de wijzer staat nu op een behoorlijk gemiddelde van ongeveer 80%.

Het streefdoel is om overal de Europese norm te halen (85% voor de gewone lokalen, 90% voor toiletten). In 2007 zullen een aantal stations dan ook een grondige oprisingsbeurt krijgen. Vanaf dan kan het onderhoud zich concentreren op het behoud van die toestand.



Stiptheid krijgt meer aandacht

De balans van de stiptheid is in 2006 niet bevredigend. Na neutralisatie (wegens externe omstandigheden en grote werkzaamheden) reden het voorbije jaar slechts 94% van de treinen op het net op tijd of hadden minder dan 5 minuten vertraging. Dit betekent een daling van 0,8% in vergelijking met 2005.

23,7% van het totale aantal minuten vertraging is te wijten aan derden en aan werken, 31,7% valt ten laste van de infrastructuurbeheerder en 44,6% ligt bij de spooroperatoren.

Als gevolg van deze teleurstellende resultaten in 2006 zetten de NMBS en Infrabel extra middelen in. Meer dan 50 concrete maatregelen worden

genomen om aan de verwachtingen van de klanten tegemoet te komen en om de stiptheid van het treinverkeer op het Belgische spoorwegnet te verbeteren, traditioneel één van de beste spoorwegnetten van Europa. Een paar voorbeelden van die maatregelen: de oudere elektrische bovenleidingen in het Brusselse worden vernieuwd en oud treinmaterieel dat te vaak met pech te kampen heeft, wordt vervangen.

En met de fiets

Verleden jaar is ook de aanzet gegeven voor de creatie, begin 2007, van een aantal 'fietspunten', waar mensen hun fiets onder toezicht kunnen stellen, en soms ook fietsen kunnen huren of laten herstellen. De eerste fietspunten startten geleidelijk op in Antwerpen-Centraal en Brussel-Noord. Later volgen nog zes andere grote stations. De activiteiten van de fietspunten worden uitgebaat door sociale economie-organisaties. Dankzij dit initiatief kunnen de fietsende treingebruikers rekenen op een verbeterde dienstverlening, ondersteund door alle overheden.



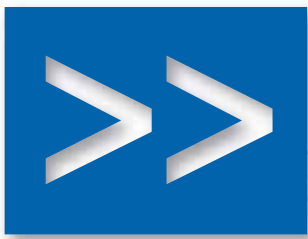
Ann (29),
Dispatcher / Traffic Control Infrabel
"Ik beheer het treinverkeer in real time!"

"Binnen Traffic Control organiseer ik het treinverkeer zodat de uurroosters gerespecteerd kunnen worden. Ik kom in real time tussen om op korte tijd vaak complexe situaties op te lossen. Communicatief, zin voor verantwoordelijkheid en nauwgezetheid zijn sleutelcompetenties voor mijn functie."

Kwaliteit

Vier maal per jaar organiseert een onafhankelijk bureau een bevraging onder de treinreizigers, die een objectief beeld geeft van de klanttevredenheid over verschillende aspecten van de dienstverlening. De vaststelling is dat het voorbije jaar de algemene tevredenheid er lichtjes op is achteruitgegaan, wat vooral te wijten is aan de tegenvallende stiptheid.

Kwaliteit	2005	2006
algemene tevredenheid	7,44	7,33
onthaal en dienstverlening in de stations	7,30	7,20
netheid van de stations	6,59	6,56
comfort in de treinen	7,21	7,12
netheid in de treinen	6,67	6,74
frequentie van de treinen	6,92	6,72
stiptheid van de treinen	7,00	6,64
informatie in de treinen	7,08	6,93
NMBS-personeel in de treinen	7,71	7,67
NMBS-personeel in de stations	7,40	7,31
informatie in de stations	7,38	7,27
de prijs	6,93	6,88



Technologie / Mobiliteit / Kwaliteit

Betere service dankzij knappe technologie

GSM-R

De GSM-R (GSM for Railways) is een digitaal communicatienetwerk speciaal voor de spoorwegen. In 2005 startte de NMBS-Groep met de installatie van een eigen GSM-R. Dit communicatienetwerk is een internationaal compatibel communicatiesysteem voor spraak en data, inclusief boodschappen over de seinrichting voor de treinen. Zo vult het perfect de bestaande, analoge radiocommunicatie aan. Bovendien biedt dit nieuwe netwerk een maximale betrouwbaarheid. Vorig jaar werden 84 bijkomende sites aangesloten op het communicatienetwerk. Het vaste gedeelte telt ruim 450 basisstations, die in de loop van 2008 allemaal operationeel zullen zijn. Dankzij de installatie van het GSM-R systeem langs de sporen en in de treinen zal de veiligheid van het binnenlandse en internationale spoorverkeer aanzienlijk verhogen.

IBIS behaalt goud

Als treinreiziger kent u de 'grijze bakjes' die treinbegeleiders altijd bij zich hebben. Dit zijn IBIS-toestellen: handige computers waarmee de treinbegeleiders treinkaartjes verkopen en online gekochte tickets valideren via een interne scanner. IBIS aanvaardt vandaag betaling via kredietkaarten, later zult u ook met proton en bankkaart kunnen betalen. Op 8 juni 2006 sleepte de ICT afdeling van de NMBS-Groep van het gekende vaktijdschrift Data News een prijs in de wacht voor het project IBIS in de ICT Manager Contest (categorie "Large Organisations").



Mobilys Forum 2006

In november organiseerde de NMBS-Groep opnieuw het tweedaagse forum Mobilys om de betrokken partijen (overheden, openbaar vervoerbedrijven, vervoersspecialisten...) binnen de mobiliteitssector elkaars standpunten en behoeften te leren kennen. Spraakmakende politici zoals Steve Stevaert, Isabelle Durant, Etienne Schouppe, François Bellot, Annick De Ridder en Karine Lalieux gaven de aftrap met een geanimeerd debat over de uitdagingen voor en gebreken van de mobiliteitssector. Na het openingsdebat werd telkens een halve dag gewijd aan één thema: huidige & toekomstige klanten, instrumenten om het mobiliteitsgedrag te sturen, stations & intermodaliteit en technologie in dienst van de klanten.

In het kader van de tweede editie ondervroeg de NMBS-Holding een beperkte groep beroepsactieven. 56% van de ondervraagden ziet de toekomst van onze mobiliteit somber in. Als remedie tegen de dichtslubbende wegen wordt vooral het openbaar vervoer genoemd. Een verminderde prijs voor een kaartje voor bus, tram of trein zou 44% van de ondervraagden die vandaag nog niet met het openbaar vervoer reist, overtuigen. Opvallend is dat 60% van de respondenten bereid is meer belastingen te betalen in ruil voor volledig gratis openbaar vervoer. Bovendien vindt 65% dat de overheid vandaag te weinig investeert in alternatieve transportmogelijkheden naast de auto. Slechts 6% vindt dat er te veel geld naartoe vloeit.



Rail meets Road

Ruim 300 beleidsmedewerkers en vertegenwoordigers van belangenverenigingen uit de mobiliteitssector verzamelden zich in januari 2006 voor de derde editie van Rail meets Road. Deze jaarlijkse studiedag rond mobiliteit en intermodaliteit wordt georganiseerd door FEBIAC (Belgische automobiel- en tweewielersfederatie), de werkgeversorganisatie VBO en de NMBS-Holding. Uitgangspunt was een studie van professor doctor Cathy Macharis van de VUB. Haar onderzoek toonde aan dat niet-reizigers bereid zijn de stap te wagen naar het openbaar vervoer als de bus, tram en trein gratis zouden zijn. Anderzijds moeten de aansluitingen, snelheid en capaciteit van het openbaar vervoer beter. De gebruikers van het openbaar vervoer zijn over het algemeen tevreden over de dienstverlening. Maar zij verwachten dat de stiptheid en capaciteit verbeteren. Vertegenwoordigers van de belangenverenigingen en vervoersverantwoordelijken wisselden een dag lang ideeën en plannen uit over maatregelen om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken, over een slim parkeer- en fietsbeleid en de rol van taxi's. Het dreigende verkeersinfarct in en rond Brussel was het centrale thema. Begin 2007 is ondertussen ook de vierde Rail Meets Road-conferentie georganiseerd rond het thema 'goederenvervoer'.




Vincent (45)
Industrieel ingenieur
"Trots op ons werk."

"De centrale werkplaats "Sporen" in Schaarbeek is in zijn soort het best gelegen in West-Europa. Om lange rails te leveren, met een hoog comfort voor de reizigers, lassen we stukken van 300 meter lengte. Dat is de grootste lengte die je in een straal van honderden kilometers kunt verkrijgen. Natuurlijk is het Belgische net onze beste klant, maar we leveren ook aan de Kanaaltunnel, het Luxemburgse spoorwegnet en aan de MIVB. Uiteraard zijn we er trots op, temeer omdat we een ISO-certificaat hebben verkregen, wat bewijst dat we goed werken. Dankzij een geavanceerde technologie kunnen we producten maken van een heel hoge kwaliteit, die een sleutelement vormen in de veiligheid van de spoorwegnetten."

Objectieve kwaliteitsnormen

In het geliberaliseerde landschap van vandaag versterkt een ISO 9001-certificaat het aanzien van onze werkplaatsen. Het is een bijkomende troef voor de werkplaatsen in hun zoektocht naar nieuwe klanten.

Potentiële klanten weten dankzij de erkenning dat de werkplaats als leverancier voor kwaliteit staat. Een ISO 9001-certificaat blijft slechts 3 jaar geldig. Er moeten dus inspanningen geleverd worden om de kwaliteit op peil te houden!

ISO 9001-kwaliteitslabel

Het ISO 9001-kwaliteitslabel, een internationaal erkende certificatie, is een waardering voor de kwaliteit van het geleverde werk en de knowhow van het personeel. In 2006 kregen de volgende werkplaatsen van de NMBS-Groep dit certificaat.

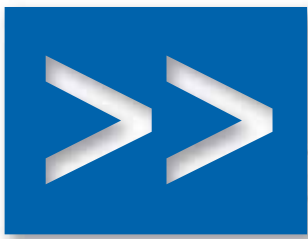
Schaarbeek (Infrabel): vooral bekend voor de productie van haar langgelaste rails; recyclage van gebruikte rails.

De werkplaatsen van **Roeselare** (betonnen elementen zoals perronboorden) en **Wondelgem** (houten dwarsliggers) hangen af van die van Schaarbeek en behielden eveneens het certificaat.

In **Etterbeek** (Infrabel) wordt vooral gewerkt aan elektrische en andere uitrusting voor de signalisatie, bovenleidingen en telecommunicatie.

In **Oostende** (NMBS) wordt treinmaterieel onderhouden en hersteld. De onderhoudsposten van **Oostende** en **Brugge**, die ervan afhankelijk zijn, werden ook gecertificeerd. Ook **Merelbeke** (NMBS) staat in voor onderhoud en herstellingen van rollend materieel.

Ook de preventiedienst **Corporate Prevention Services**, die als onafhankelijk organisme interne en externe diensten levert op het vlak van arbeidsgeneeskunde en welzijn op het werk, verkreeg een ISO 9001.



In gesprek met...



Marc Descheemaeker, gedelegeerd bestuurder NMBS:
"We moeten onze inspanningen verder zetten, met het doel om in 2008 het financiële evenwicht te bereiken."



Luc Lallemand, gedelegeerd bestuurder Infrabel:
"Samen met de NMBS hebben we 52 heel concrete maatregelen uitgewerkt om de stiptheid te verbeteren."



Jannie Haek, gedelegeerd bestuurder NMBS-Holding:
"Onze Groep realiseerde vele toekomstgerichte investeringen van de Groep in spoorweginfrastructuur, stations en rollend materieel."

Als u terugblijkt op 2006, waar denkt u dan onmiddellijk aan?

JH: We mogen trots zijn op het feit dat de resultaten van 2006 gevoelig beter waren dan die van 2005, zelfs beter dan aanvankelijk gebudgetteerd, en dat we weer een belangrijke stap zetten in de richting van het financiële evenwicht. Ten laatste volgend jaar zullen we in staat zijn onze kosten en de intresten op de schulden uit het verleden te dekken met de inkomsten. Een financieel gezonde onderneming is een absolute voorwaarde om toekomstperspectief te bieden aan het personeel, de klanten en de belastingbetaler.

MD: Die positieve resultaten zijn voor een groot deel het resultaat van onze eigen inspanningen om meer reizigers te vervoeren en de grotere ontvangsten die daaruit voortvloeiden. Dat bevestigt dat we de goede keuze gemaakt hebben in al onze activiteitensectoren. In het binnenlandse verkeer telden we 187,5 miljoen klanten. Dat aantal stijgt de laatste jaren voortdurend.

JH: Volledig mee eens. Onze eigen inspanningen, daar versta ik ook de aangehouden kostenbeheersing onder... én de bewuste wil om te groeien. Ik denk hier aan de vele toekomstgerichte investeringen van de Groep in spoorweginfrastructuur, stations en rollend materieel. In de loop van 2006 hebben we hiertoe onder meer de nodige akkoorden kunnen afsluiten voor 2,1 miljard tussen onze bedrijven, met onze overheden en zelfs met de Gewesten.

LL: Vorig jaar is er veel gerealiseerd. We hebben vier grote infrastructuurwerken in gebruik kunnen nemen: de bocht van Leuven, de vier sporen tussen Brussel en Leuven, en twee nieuwe spoorviaducten, één in Brussel-Zuid en één in Brussel-Noord. Op de drukke lijn Brussel-Leuven beschikken we nu over het dubbele van de capaciteit en winnen we tijd.

MD: Inderdaad: vooral voor klanten in het noordoosten en het oosten van het land betekent dat tijdswinst. De NMBS lanceerde een nieuw vervoersplan in december, dat al gebruikmaakt van die nieuwe infrastructuur. We konden vier directe treinen inleggen tussen

Hasselt en Brussel, die gebruikmaken van een nieuwe spoor aansluiting in Leuven. Die treinen doen 20 minuten minder op het traject Hasselt-Brussel en kennen een groot succes.

Er zijn ook meer rechtstreekse verbindingen naar Brussel vanuit de provinciehoofdsteden en andere steden. Luik, Hasselt, Bergen en Zottegem hebben nu snellere verbindingen naar Brussel.

LL: Bovendien zijn er verschillende werkzaamheden van start gegaan voor de aanleg van het Gewestelijk ExpressNet. En laten we niet vergeten dat we ook het bestaande netwerk continu blijven moderniseren en onderhouden. Verleden jaar is ongeveer 10% van het netwerk gemoderniseerd. Infrabel blijft een van de grootste investeerders van het land met ruim 900 miljoen euro aan investeringen.

Jannie Haek: Als bedrijf zouden we moeten durven dromen, steeds beter doen, meer ambitie hebben en een gezond geloof in ons eigen kunnen – zonder zelfgenoegzaamheid.

Welke gebeurtenissen verdienen volgens u ook een plaatsje in de top "hoogtepunten 2006"?

MD: Er is nog zoveel te vertellen. We hebben nieuw rollend materieel besteld, zoals locomotieven en dubbeldeksrijtuigen en we moderniseren ouder materieel om het comfort van onze reizigers te verbeteren. De gezondmaking van de goederentak gaat verder: B-Cargo maakt een fikse sprong voorwaarts met een stijging van het omzetcijfer met 15,5%.

In het internationale verkeer hebben we een akkoord afgesloten met onze Eurostarpartners, wat ons zou moeten in staat stellen om een groot deel van onze zware verliezen daar in te perken.

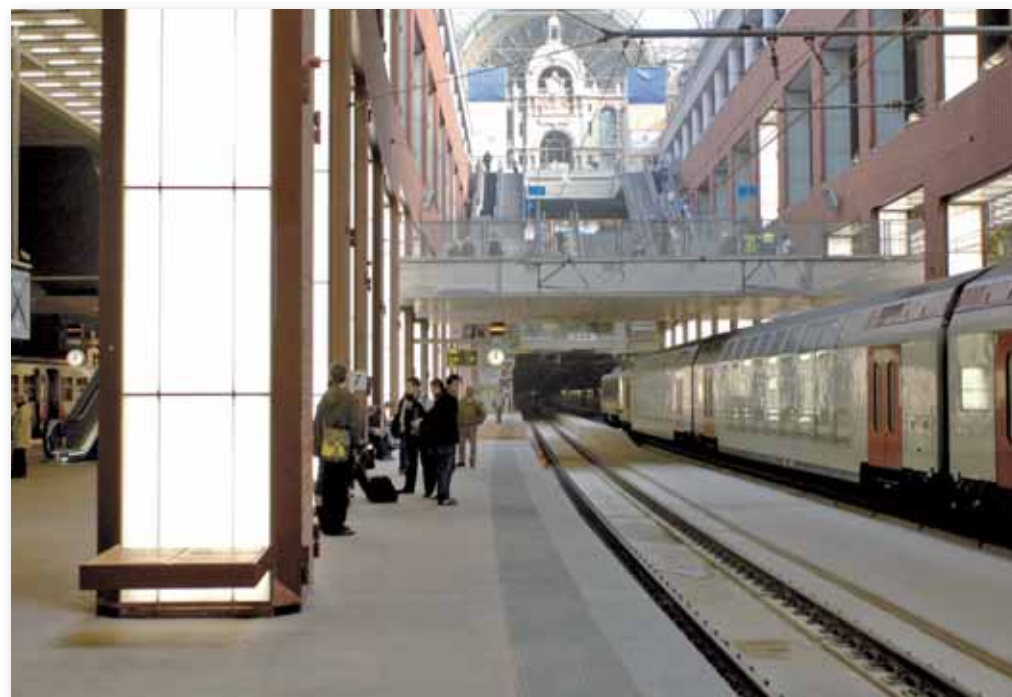
Als gevolg van onze inspanningen tekent de NMBS voor het eerst een positief EBITDA op voor haar operationele activiteiten. En wat me altijd zal bijblijven is de kleine Jasper, die in een kartonnen doos in een station is gevonden.

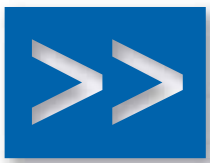
LL: Ik wil nog wijzen op wat dankzij de inspanningen van alle medewerkers is bereikt op het vlak van de veiligheid. Verschillende grootschalige programma's, gericht op een

verbetering van de exploitatie en de veiligheid zijn opgestart of nog versterkt. Hierbij denk ik bijvoorbeeld aan de modernisering en de centralisatie van de seinhuizen. Wij hebben ook een belangrijk contract met Siemens afgesloten om vanaf 2007 het netwerk uit te rusten met de veiligheidsapparatuur voor het ECTS-systeem (European Train Control System). Dat systeem zal ervoor zorgen dat geen enkel rood sein meer kan worden overschreden.

JH: En in 2006 was er de goede afloop van het ABX-dossier. Met de verkoop, eerst van ABX Worldwide en tenslotte van de Belgische poot van het bedrijf, kwam een einde aan een lang aanslepende erfenis uit het verleden, die een hypotheek legde op de leefbaarheid van onze onderneming.

Verder hebben we een heel succesvolle aanwervingcampagne opgestart. Dat helpt om een broodnodige inhaalbeweging te maken, om het aantal medewerkers op peil te houden en de noodzakelijke kennisoverdracht te realiseren, gezien het grote aantal pensioneringen dat er aan komt.





De liberalisering staat voor de deur. Wat doet uw bedrijf om zich hierop voor te bereiden?

JH: De Europese maatregelen voor de liberalisering van de spoorwegen komen in een stroomversnelling. Het verplicht ons om te streven naar meer polyvalentie, naar meer flexibiliteit en betere opleidingen, om sterk te staan op de vrijgemaakte markt. Ook naar een grotere productiviteit. Trouwens, de liberalisering heeft gevolgen voor de drie ondernemingen, maar de gevolgen zijn verschillend per onderneming. Niet, Luc?

LL: Juist: de wetgeving rond de liberalisering legt aan Infrabel de taak op om op een objectieve en neutrale manier toegang tot ons netwerk te verlenen aan elke spoorwegoperator in het goederenvervoer – die er om vraagt en aan de wettelijke voorschriften voldoet. De NMBS is en blijft daarbij onze voornaamste klant. Toch mochten we verleden jaar drie nieuwe operatoren verwelkomen op ons net. Het is voor ons een bewijs van de aantrekkingskracht en de kwaliteit van onze infrastructuur in het hart van Europa. Daar ligt onze voornaamste zorg: kwaliteit blijven bieden.

JH: En voor de NMBS heeft de liberalisering andere implicaties...

MD: Het is natuurlijk vooral de spoorweguitbater die meer en meer te maken krijgt met concurrentie. Onze beste kans om ons voortbestaan te garanderen in zo'n omgeving is een financieel evenwicht bereiken. Zoals gezegd, zijn we op de goede weg. In het goederenvervoer zijn een aantal hervormingen doorgevoerd die we nu verder implementeren, zoals de creatie van nieuwe beroepsprofielen. Die moeten aanzetten tot een grotere flexibiliteit. We zetten ons beleid voort van partnerships voor de uitbating van internationale corridors en in bepaalde segmenten, zoals de staalindustrie of het gecombineerd vervoer. Mag ik er u trouwens op wijzen dat wij zelf ook actief zijn op verschillende buitenlandse spoorlijnen?

JH: Van de inzet van onze medewerkers hangt heel wat af. Verleden jaar werd een sociaal akkoord afgesloten, dat in die richting gaat. Die extra inzet wordt trouwens ook beloofd. Denk bijvoorbeeld aan de collectieve hospitalisatieverzekering die we voor onze medewerkers afsloten. Ik ben blij vast te stellen dat we ook vorig jaar weer een jaar kenden zonder veralgemeende stakingsacties, dat we weer een jaar van sociale rust kenden – iets wat in een verandingsdynamiek zoals de onze niet zo evident is.

Marc Descheemaeker:
We moeten verder werken aan de kwaliteit van onze basisdienstverlening, met bijzondere aandacht voor de stiptheid.

Waar bent u minder tevreden over?

MD: In 2006 zijn we er niet in geslaagd het hoge niveau van kwaliteit te handhaven van 2005, vooral op het vlak van de stiptheid. Dat heeft verschillende oorzaken. Bovendien hebben de ongunstige weersomstandigheden niet geholpen en de brand van het tractieonderstation van Brussel-Zuid, in december, heeft een sterke impact gehad. Tel daarbij nog vertragingen ten gevolge van de vele werkzaamheden op het net en de pannes aan treinmaterieel en je hebt een aantal factoren die leiden tot een daling van de stiptheid met 0,8% ten opzichte van de vorige jaren.

LL: Samen met de NMBS hebben we 52 heel concrete maatregelen uitgewerkt om op korte, middellange en lange termijn de stiptheid te verbeteren. Wij zullen alles in het werk stellen om de reizigers elke dag zo stipt mogelijke treinen aan te bieden. Om hen kwaliteitsinformatie te bezorgen hebben we in 2006 het programma om alle stopplaatsen met een omroepinstallatie uit te rusten, afgerond. Wat de infrastructuur zelf betreft, zal Infrabel



onder meer de oudere bovenleidingen in het Brusselse stelselmatig vervangen, want bovenleidingbreuken zijn vaak oorzaak van grote vertragingen.

MD: Ook pannes aan treinmaterieel. Daarom gaan we de oudste locomotieven vervangen door nieuwe.

JH: De kwaliteit van de dienstverlening is iets waar we met zijn allen aan moeten verder werken. De maatschappij stopt de spoorweggroep elk jaar toch aanzienlijke budgetten toe. Per slot van rekening heeft de belastingbetaler recht op waar voor zijn geld. Kwaliteit, dat is overigens niet alleen stiptheid, maar ook zorgen voor voldoende plaats op de treinen, netheid op de treinen en in de stations... Onze doelstellingen moeten tegelijkertijd gecombineerd worden: financiële gezondmaking en sociale rust, meer reizigers en betere kwaliteit.

Wat zijn de grootste uitdagingen voor 2007?

LL: 2007 staat voor mij in het teken van de voltooiing van de hst-infrastructuur en het volledig operationeel worden van het station Antwerpen-Centraal en de tunnel onder Antwerpen. Daarmee neemt ons land definitief zijn plaats in, in het hart van het Europese hogesnelheidsnet. Een groot deel van onze energie zal ook gaan naar de verdere uitbouw van het Gewestelijk Expressnet.

JH: Ik zou zeggen dat elk succes dat we geboekt hebben, samenhangt met een uitdaging. Ter illustratie: in 2006 hebben we, mede dankzij de advertenciacampagne en dankzij de volledige inzet van de HR-afdelingen, meer dan 1.200 nieuwe medewerkers aangeworven. In 2007 mikken we zelfs op 2.000 aanwervingen. Daarbij moet de productiviteit verder blijven stijgen met 3%. Het is zaak om onze medewerkers een toekomst te bieden in een gezond bedrijf.

MD: (knikt) We moeten onze inspanningen verder zetten, met het doel om in 2008 het financiële evenwicht te bereiken. We hebben alle redenen om aan te nemen dat we dat zullen halen. En de stiptheid moet beter dan in 2006.

U mag tot slot nog een wens doen...

MD: We moeten verder werken aan de kwaliteit van onze basisdienstverlening, met bijzondere aandacht voor de stiptheid. Dat is onze dagelijkse zorg. Door de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren, kunnen we onze verantwoordelijkheden op maatschappelijk en ecologisch vlak nakomen.

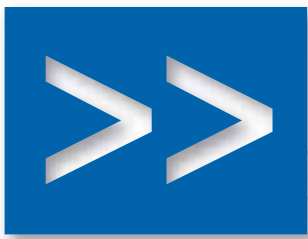
LL: Jammer genoeg hebben we te kampen met lang aanslepende procedures voor het verkrijgen van de nodige bouwvergunningen voor het Gewestelijk ExpressNet. De projecten binnen het GEN lopen hierdoor twee tot vier jaar vertraging op. De vooropgestelde deadline van 2012 kan niet meer worden gehandhaafd. Mijn wens is dat we, in samenwerking met alle overheden, de vertraging zoveel mogelijk kunnen beperken. Het GEN is de belangrijkste troef om het dreigende mobiliteitsinfarct in en rond Brussel te vermijden.

MD: het GEN is overigens een gezamenlijke inspanning: de NMBS gaat hiervoor zwaar investeren in aangepast rollend materieel.

JH: Ik droom van een mentaliteitsverandering. Als bedrijf zouden we moeten durven dromen, steeds beter doen, meer ambitie hebben en een gezond geloof in ons eigen kunnen – zonder zelfgenoegzaamheid. Om alle ambities die we hebben waar te maken, om alle doelstellingen te bereiken die de maatschappij van ons verwacht, zal dat nodig zijn. En we hebben echt een belangrijke rol te spelen. Kijk alleen al maar naar de positieve ecologische impact van onze activiteit. Mensen onderschatten soms de noodzaak van het spoorvervoer.



Luc Lallemand: Infrabel blijft een van de grootste investeerders van het land met ruim 900 miljoen euro aan investeringen.



Nacht van het Openbaar Vervoer

Ongeveer 6.000 jongeren bouwden een nachtelijk feestje in de stations van Antwerpen-Centraal, Brugge, Namen en Brussel-Centraal. Brugge gaf de aftrap met optredens van Janez Dedt, 't Hof van Commerce en Das Pop. In Antwerpen beklommen onder andere An Pierlé en Zornik de mainstage. Op het voerperron dromden vele fuiflustigen samen op de beats van Sven Van Hees en Dr. Lektroluv. De lokettenhal van Brussel-Centraal werd voor de gelegenheid omgetoverd tot een fuifzaal (inclusief discobol!) waar DJ's zoals Ugo Castellucci en DJ Goldorak het beste van zichzelf gaven. Ook Namen werd op zijn kop gezet met onder andere DJ Stephen en Compuphonic.

Met deze feesten toonde de NMBS-Holding niet alleen aan dat stations meer zijn dan louter passageruimtes waar u de trein neemt. De Nacht gaf eveneens het startschot voor de rekruteringscampagne van de NMBS-Groep. Zo kon het jonge publiek meteen kennismaken met hun potentiële toekomstige werkgever.



Competentiemanagement

In de loop van 2006 werden diverse initiatieven genomen om competentie-management te introduceren bij de NMBS-Groep.

Zo werd er een competentiewoordenboek samengesteld en werden de gemeenschappelijke competenties vastgelegd van Infrabel, de NMBS en de NMBS-Holding. Ze zijn identiek voor de drie bedrijven: klantgericht zijn, omgaan met verandering en ondernemingsbewust handelen. Daarnaast werden competenties vastgesteld die gelden voor specifieke functiegroepen. In het kader van competentie-ontwikkeling werd gestart met managementopleidingen.



Aantrekkelijke werkgever

De NMBS-Groep biedt haar werknemers een goede baan met carrièremogelijkheden, goede werkomstandigheden, een aantrekkelijk loon en grote werkzekerheid. Vorig jaar werd bovendien beslist dat alle statutaire werknemers, de gepensioneerden en de personen ten laste van de rechthebbenden een gratis hospitalisatieverzekering krijgen vanaf 1 januari 2007.



Christophe (34),
Technicus-elektromecanicien
"Werk en gezin probleemloos te combineren."

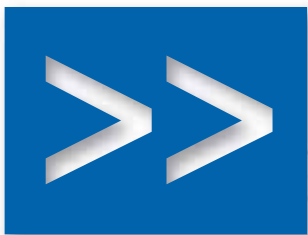


Marie-Aimée (37),
Administratief secretaresse
"Vooroordelen over de spoorwegen kloppen niet."

"Als technicus-elektromecanicien ben ik in feite de link tussen het studiebureau en onze werkplaats. De combinatie van meer theoretisch werk en handenarbeid ligt me echt. Voor mij is de NMBS een leerschool van het leven waar je je professioneel parcours naar believen kan uittekenen. Werk en gezin zijn hier probleemloos combineerbaar en ik ga met plezier werken. Ik houd van mijn baan en beschouw elke dag als een nieuw avontuur zonder routine. Wie echt wil werken en timmeren aan een mooie carrière, krijgt kansen genoeg binnen de evoluerende NMBS-Groep."

"Mijn papa is stationschef, maar ik wou niet bij de NMBS-Groep solliciteren. Ik had vele vooroordelen: gebrek aan dynamisme, weinig carrièremogelijkheden en logge structuur. Grote misvattingen, want dit beeld strookt echt niet met de werkelijkheid.

Ik studeerde communicatie en directiesecretariaat en ging aan de slag in een klein bedrijf. Een vriendin die als treinbegeleider werkte, overtuigde me om deel te nemen aan een examen 'treinbegeleider'. Ik slaagde en werd aangeworven. Na een tijdje wou ik een job die meer aansloot bij mijn studies. Dus nam ik deel aan een examen 'administratief secretaris'. Nu werk ik bij GSM-R, een sectie die het GSM-net ontwikkelt voor de NMBS. Dit is een heerlijk veelzijdige job."



De NMBS-Groep werft aan

37.993 mannen en vrouwen zetten zich elke dag in om het spoorverkeer vlot en veilig op de rails te houden. Dat betekent dat er dagelijks 34.850 mannen (92%) en 3.143 vrouwen (8%) in de weer zijn. Deze mannen en vrouwen zoeken nieuwe collega's.

De spoorwegen doen het steeds beter. De afgelopen jaren telde de Groep jaarlijks 5% meer reizigers. Een tendens die zich de komende jaren ongetwijfeld zal voortzetten. Dit grotere succes vergt meer mensen. Bovendien gaat de komende tien jaar 40% van het personeel van de NMBS-Groep met pensioen.

De leeftijdspiramide toont aan dat de grootste groep werknemers tussen de 45 en de 60 jaar oud is. Vooral bij de strategische beroepsgroepen zoals treinbestuurders, treinbegeleiders, personeel dat het treinverkeer regelt en de technici vertrekken vele medewerkers de volgende jaren met pensioen.

Om in te spelen op het nijpende tekort aan personeelsleden versterkte de NMBS-Groep in 2006 haar rekruteringscampagne. Midden september werd een brede mediacampagne gelanceerd in de gedrukte media en op de

radio. Vijf campagnebeelden waarvoor eigen personeelsleden poseerden, wisselen elkaar af in de kranten.

Op hetzelfde ogenblik ging de nieuwe jobsite www.despoorwegenwervenaan.be online. Op deze website kunnen geïnteresseerden via het menu vlot de jobaanbiedingen overlopen, gerangschikt volgens het vereiste diploma of volgens type van activiteit. Bovendien biedt de site heel wat informatie over de loopbaanmogelijkheden en zelfs over het aanvangsloon van de functies.

De campagne miste haar effect allerminst: ruim 26.000 kandidaten solliciteerden sinds de lancering. Om snel een antwoord te geven aan die vele kandidaten en vlot te kunnen aanwerven, werden de selectie- en rekruteringsprocessen geïnformatiseerd en gemoderniseerd. Ook versterkten nieuwe collega's de dienst rekruteringen. De aanwervingsprocedure kon zo al met een derde worden ingekort.

In 2006 wierf de Groep 1.278 nieuwe werknemers aan terwijl 1.150 personeelsleden het bedrijf verlieten.



Diversiteit troef

Wanneer de NMBS-Groep nieuwe collega's rekruteert, richt ze zich tot alle bevolkingsgroepen. Jong, oud, man, vrouw, autochtoon, allochtoon ... het personeelsbestand wil een zo goed mogelijke afspiegeling zijn van de samenleving. Om die diversiteit te bereiken, ging in

2006 een diversiteitsambtenaar aan de slag. Samen met de Universiteit van Hasselt en met de steun van het Europees Sociaal Fonds schoot het project "diversiteit op de rails" uit de startblokken.

Feit: de spoorweggroep is veel te lang een mannenwereld geweest. Op dit ogenblik is slechts 8% van de personeelsleden een vrouw. Maar in 2005 en 2006 was wel 15% van de nieuwe collega's vrouw. Het doel is om dit cijfer de komende jaren te verhogen.



Bouw mee aan de trein van morgen

Zet je schrap voor de job van je leven en geef je carrière een vliegende start. Je werkt mee aan een opwindend project en loodst de spoorwegen de toekomst in. In welk team je ook terecht komt, wat je specialiteit ook is, bij ons krijg je de kans om met je collega's je dromen te realiseren. Surf meteen naar

www.despoorwegenwervenaan.be



De NMBS is een vennootschap van de NMBS-Groep NVBA. SNCB is de spoorwegopererende en Infrabel de infrastructuurbeheerder met een departement voor werk en organisatie.



v.u. Erik Sclep - Communication Manager NMBS-Holding - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel, Mei 2007. Lay-out: www.imageplus.be. Foto's: Leo Goossenaerts, Denis Moinil, Lou De Meyere, Romina Keller, Jean-Pierre Vantighem. Druk: NMBS. Gedrukt op milieuvriendelijk papier. Niet op de openbare weg gooien aub.