Brussel, woensdag 6 september 2006

De stiptheid verbetert lichtjes tijdens het 1e semester van 2006
Het Belgische spoorwegnet blijft een van de meest stipte in Europa

Infrabel, de beheerder van de Belgische spoorinfrastructuur, heeft tijdens het 1e semester van 2006 een lichte verbetering vastgesteld van de stiptheid op haar spoorwegnet. Het Belgische netwerk blijft een van de meest stipte in Europa, ondanks enkele uitzonderlijke situaties en de toename van spoorwerken die hun impact hebben op de statistieken. Infrabel zet, net zoals de operatoren, haar inspanningen verder om de stiptheid van haar netwerk te verbeteren. Ze doet dit door een vervolg te geven aan de investering van 8 miljoen euro die begin dit jaar werd gelanceerd.

95,2% van de treinen op tijd

Infrabel heeft tijdens het 1e semester van 2006 vastgesteld dat **95,2%** van de treinen op tijd reden (of met een vertraging van minder dan of gelijk aan 5 minuten). Het betreft een lichte verbetering van 0,1% in vergelijking met het eerste semester van 2005. Dit cijfer is echter beter dan het gemiddelde van de laatste vijf jaren, namelijk 94,8%.

Zonder neutralisatie voor feiten ten laste van derden, reden tijdens het 1e semester van 2006 **91,9%** van de treinen volgens het spoorboekje. Dit betekent een vermindering van 0,7% ten opzichte van het 1e semester van vorig jaar. Ook dat cijfer blijft binnen het gemiddelde van de voorbije vijf jaren, dat werd vastgesteld op 92%.

De gebruikte norm houdt in dat een trein op tijd rijdt wanneer hij de voorziene dienstregeling respecteert met een marge van maximum 5 minuten. Dit is een **Europese referentie** die wordt gebruikt door alle spoorwegnetten en rekening houdt met de technische eisen van de spoorwegsector. Het is namelijk niet mogelijk – net zoals bij andere vervoersmiddelen – om een stiptheid tot op de minuut te garanderen. De stiptheid (met een vertraging tot maximum vijf minuten) laat bovendien toe om de aansluitingen te verzekeren zoals die voorzien zijn in de dienstregelingen van de operatoren.

Talrijke uitzonderlijke feiten

De resultaten tijdens het 1e semester van 2006 kunnen worden verklaard door een reeks **verschillende factoren**:

- De stiptheid werd negatief beïnvloed door enkele **belangrijke incidenten**. Het betreft enkele grote storingen tijdens de piekuren die een serieuze impact hadden op het treinverkeer. Zo hebben tijdens dit 1e semester zes incidenten 25,7% van het totaal aantal minuten vertraging veroorzaakt. Dit verklaart dat 35,1% van de vertragingen tijdens het 1e semester van 2006 ten laste zijn van de infrastructuurbeheerder tegenover 31,2% gedurende het 1e semester van 2005. 40,5% van de vertragingen (tegenover 44,2% een jaar eerder) zijn ten laste van de spoorwegoperator. 24,4% (tegenover 24,6% tijdens het 1e

Woordvoerder: Frédéric Petit
Communicatie Infrabel - Barastraat 110 - 1070 Brussel
Tel.: + 32 (0) 2 526 37 52 - GSM: +32 (0) 476 550 942
Fax.: + 32 (0) 2 526 37 46 - E-mail: frederic.petit@infrabel.be

semester in 2005) zijn een gevolg van externe oorzaken aan de NMBS-Groep (aanrijdingen van personen, vertragingen vanuit naburige spoornetten, …).

- Vele vertragingen zijn ook te wijten aan de winter van 2005-2006 die strenger was dan die van de voorbijgaande jaren. Ondanks die strenge winter is de stiptheid stabiel gebleven tijdens de maanden januari en februari terwijl ze beter was **in maart, april en mei**. De mindere resultaten tijdens de maand juni vallen te verklaren door enkele grote incidenten.

- De vertragingen tijdens het 1e semester van 2006 zijn ook te verklaren door de omvang van de **werken en investeringen** gerealiseerd door Infrabel met het oog op de modernisering van haar spoorwegnet. De vertragingszones (bron van vertragingen) als gevolg van werkzaamheden zijn eveneens gestegen met 8,9% gedurende het 1e semester van 2006 in vergelijking met het 1e semester van 2005, waar er ook al een toename viel te constateren. Vaak zijn de vertragingen de prijs die moet worden betaald voor de modernisering van het spoorwegnet en een betere stiptheid in de toekomst.

Een van de beste resultaten in Europa

Het Belgische spoorwegnet blijft een van de **meest performante** in Europa op vlak van stiptheid. De resultaten zijn merkelijk beter in vergelijking met die van de Duitse en Franse spoorwegen. Hier zijn de resultaten van de naburige netten (% van de treinen op tijd of met een vertraging minder dan of gelijk aan 5 minuten) zonder neutralisatie:

Nederland	93,4%
België	91,9%
Frankrijk	82,6% (1)
Duitsland	76,6% (1)

(1) Resultaten "grote lijnen"

Infrabel neemt sterke maatregelen om de stiptheid te ondersteunen

Ondanks het feit dat de stiptheid op het Belgische spoorwegnet sterk wordt beïnvloed door een aantal uitzonderlijke gebeurtenissen, heeft het directiecomité van Infrabel, sinds begin 2006, een hele reeks maatregelen genomen om de stiptheid te verbeteren. Specifiek voor dit doel heeft het directiecomité een bijkomend **budget van 8 miljoen euro** uitgetrokken voor het jaar 2006:

- **4 miljoen euro** zal worden ingezet voor specifieke maatregelen met het oog op de ondersteuning van lopende of reeds voorziene investeringen;

- **3 miljoen euro** zal worden gewijd aan een technisch verbeteringsprogramma met als doel de modernisering van een aantal kleine uitrustingen die een impact kunnen hebben op de stiptheid, en dit vooral in en rond Brussel;

- **1 miljoen euro** zal worden toegewezen aan de oprichting van technische ploegen die stand by zal zijn voor snelle tussenkomsten in geval van incidenten.

Woordvoerder: Frédéric Petit
Communicatie Infrabel - Barastraat 110 - 1070 Brussel
Tel.: + 32 (0) 2 526 37 52 - GSM: +32 (0) 476 550 942
Fax.: + 32 (0) 2 526 37 46 - E-mail: frederic.petit@infrabel.be

- De stiptheid is steeds het eerste discussiepunt op elk **directiecomité** van Infrabel. Het comité maakt wekelijks een diepgaande analyse van de resultaten van de voorbije week en een gedetailleerde analyse van alle feiten met meer dan 300 minuten vertraging. Bovendien volgt het directiecomité systematisch en nauwgezet alle lopende en toekomstige actiepunten op en neemt nieuwe beslissingen indien nodig.

- Iedere morgen houdt de directie Netwerk van Infrabel een volledige **debriefing** van de voorbije twee piekmomenten, verspreidt ze de verslagen over de incidenten en ontwikkelt ze progressieschema's en coachingprogramma's voor het personeel. Deze inspanningen gebeuren in nauwe en permanente samenwerking met de operatoren, onder meer binnen de NMBS-Groep.

- **Andere maatregelen** om de inspanningen met betrekking tot de stiptheid te verhogen, zullen tijdens de komende weken door het directiecomité van Infrabel worden voorgesteld. Meer dan ooit zal de stiptheid in 2006 een absolute prioriteit voor Infrabel blijven.

Het zijn maatregelen die kunnen bijdragen tot een verbetering van de situatie op het Belgische spoorwegnet, maar de resultaten hiervan zullen pas merkbaar zijn vanaf het volgende jaar.

** Infrabel is de naamloze vennootschap van publiek recht, verantwoordelijk voor het beheer, onderhoud, vernieuwing en ontwikkeling van het Belgische spoorwegennet. Het bedrijf is ook verantwoordelijk voor de toekenning van de licenties en de rijpaden aan alle Belgische en buitenlandse operatoren. De specifieke structuur van de aandeelhouders van Infrabel waarborgt een volledige onafhankelijkheid. Infrabel werd op 1 januari 2005 opgericht na de splitsing van de Belgische spoorwegen en maakt deel uit van de NMBS-groep. De onderneming stelt vandaag zo'n 14.500 personen te werk en realiseert een omzet van ongeveer 1 miljard euro (2005).*

Woordvoerder: Frédéric Petit
Communicatie Infrabel - Barastraat 110 - 1070 Brussel
Tel.: + 32 (0) 2 526 37 52 - GSM: +32 (0) 476 550 942
Fax.: + 32 (0) 2 526 37 46 - E-mail: frederic.petit@infrabel.be

Bruxelles, vendredi 1er juin 2007

La ponctualité en légère amélioration au 1er semestre 2006
Le réseau ferroviaire belge reste l'un des plus ponctuels d'Europe

Infrabel, gestionnaire belge d'infrastructures ferroviaires, a enregistré, au 1er semestre 2006, une légère amélioration de la ponctualité sur son réseau. Des résultats qui sont par ailleurs parmi les meilleurs d'Europe, malgré quelques situations exceptionnelles et la multiplication des travaux qui pèsent sur les statistiques. Infrabel poursuit ses efforts, de concert avec les opérateurs, afin d'améliorer la ponctualité sur son réseau, notamment en poursuivant l'investissement de 8 millions lancé début de cette année.

95,2 % des trains à l'heure

Infrabel, gestionnaire belge d'infrastructures ferroviaires, a enregistré, au premier semestre 2006, 95,2% des trains à l'heure (ou retards inférieur ou égal à 5 minutes). Il s'agit d'une amélioration de 0,1% par rapport au premier semestre de l'année précédente. Ce chiffre reste en outre supérieur à la moyenne des 5 dernières années, à savoir 94,8%.

Sans neutralisation des circonstances extérieures, 91,9% des trains étaient à l'heure au premier semestre 2006, soit une diminution de 0,7% par rapport au premier semestre 2005. Ce chiffre reste cependant dans la moyenne des 5 dernières années, qui s'établit à 92%.

La référence utilisée stipule qu'un train est à l'heure lorsqu'il respecte l'horaire prévu avec une marge de maximum 5 minutes. Il s'agit d'une convention européenne commune à tous les réseaux de chemin de fer et qui tient compte des contraintes techniques du secteur ferroviaire. Il est en effet impossible – comme d'ailleurs dans les autres moyens de transport – d'assurer une ponctualité à la minute. La ponctualité à cinq minutes permet en outre d'assurer les correspondances telles que prévues dans les indicateurs horaires des opérateurs ferroviaires.

De nombreux faits exceptionnels

Les résultats du premier semestre 2006 s'expliquent par une série de facteurs très variés.

- La ponctualité a été négativement influencée par des faits exceptionnels. Il s'agit de quelques incidents majeurs, survenus aux heures de pointe et qui ont eu un impact important sur le trafic. Ainsi, pendant le premier semestre 2006, 6 incidents ont généré à eux seuls 25,7% du nombre total de minutes de retard. C'est ce qui explique que 35,1% des retards du premier semestre 2006 sont à mettre à charge de l'infrastructure ferroviaire, contre 31,2% au premier semestre 2005. 40,5% des retards (contre 44,2% un an plus tôt) sont imputables à l'exploitation ferroviaire. 24,4% (contre 24,6% au premier semestre 2005) des retards sont dus à des causes externes au groupe SNCB (heurts de personnes, réseaux voisins …).

Porte-parole: Aurélie Traube
Communication Infrabel - 110 Rue Bara - 1070 Bruxelles
Tel.: + 32 (0) 2 525 26 55 - GSM: +32 (0) 499 590 355
Fax.: + 32 (0) 2 525 22 69 - E-mail: aurelie.traube@infrabel.be

- De nombreux retards ont également été occasionnés par un hiver 2005-2006 plus rude que les années précédentes. Néanmoins, la ponctualité est restée stable aux mois de janvier et février. Toujours en comparaison avec les chiffres de 2005, **la ponctualité s'est améliorée en mars, avril et mai**. La dégradation des résultats de juin s'explique quant à elle par les incidents majeurs évoqués ci-dessus.
- Les retards du premier semestre 2006 s'expliquent également par l'ampleur des travaux et investissements réalisés par Infrabel en vue de moderniser le réseau. Les zones de ralentissement (source de retards) dues aux travaux ont ainsi augmenté de 8,9% au premier semestre 2006 par rapport au premier semestre 2005, lui-même déjà en augmentation. Souvent, **les retards sont le prix à payer pour une modernisation du réseau et une meilleure régularité dans le futur.**

Un des meilleurs résultats d'Europe

Le réseau ferroviaire belge reste l'un des plus performants d'Europe en termes de ponctualité, dépassant notamment largement les résultats des chemins de fer allemands et français. Voici les résultats (% de trains à l'heure ou avec un retard inférieur ou égal à 5 minutes), sans neutralisation, des réseaux voisins :

Pays-Bas	93,4%
Belgique	91,9%
France	82,6% (1)
Allemagne	76,7% (1)

(1) Résultats « grandes lignes »

Infrabel prend des mesures fortes pour soutenir la ponctualité

Bien que la ponctualité sur le réseau ferroviaire belge soit principalement affectée par une série d'événements exceptionnels, le comité de direction d'Infrabel, gestionnaire belge d'infrastructures ferroviaires belges, a pris, début 2006, toute une série de mesures visant à soutenir la ponctualité. Elle a notamment mobilisé, à cette fin, un budget spécifique de 8 millions d'euros pour l'année 2006.

- 4 millions d'euros seront consacrés à des mesures spécifiques visant à soutenir la ponctualité dans le cadre des investissements en cours ou prévus.
- 3 millions d'euros seront dédiés à un programme d'amélioration technique, visant à moderniser toute une série de petits équipements qui pourraient avoir un impact sur la ponctualité et ce, essentiellement dans et autour de Bruxelles.
- 1 million d'euros sera destiné à la création d'équipes de techniciens supplémentaires en stand-by pour intervention rapide en cas d'incidents.
- La ponctualité constitue le premier point de discussion et de décision de chaque comité de direction d'Infrabel. Le comité procède à une analyse approfondie des résultats de la semaine précédente et à une analyse factuelle détaillée des incidents ayant provoqué plus de 300 minutes de retard. Le comité effectue en outre un suivi systématique et minutieux des points d'action en cours ou futurs.

Porte-parole: Aurélie Traube
Communication Infrabel - 110 Rue Bara - 1070 Bruxelles
Tel.: + 32 (0) 2 525 26 55 - GSM: +32 (0) 499 590 355
Fax.: + 32 (0) 2 525 22 69 - E-mail: aurelie.traube@infrabel.be

- Chaque matin, le service réseau d'Infrabel fait un débriefing complet des deux périodes de pointe précédentes et élabore des schémas de progression à travers, notamment, un coaching des agents, ou la diffusion nationale des comptes rendus des incidents. Ces travaux sont effectués en collaboration étroite et permanente avec les opérateurs, et notamment au sein du groupe SNCB.
- D'autres mesures seront proposées, dans les semaines à venir, par le comité de direction d'Infrabel, en vue de soutenir les efforts en termes de ponctualité. Plus que jamais en 2006, la ponctualité restera la priorité absolue d'Infrabel.

Des mesures qui devraient contribuer à améliorer la situation sur le réseau belge mais dont les effets ne devraient être perceptibles qu'à partir de l'année prochaine.

** Infrabel est la société anonyme de droit public responsable de la gestion, de l'entretien, du renouvellement et du développement du réseau ferroviaire belge. L'entreprise est également responsable de l'octroi des licences et des droits de passage aux opérateurs belges et étrangers. La structure particulière de l'actionnariat d'Infrabel garantit sa totale indépendance. Infrabel a été créée au 1er janvier 2005 après la scission des Chemins de fer belges et fait partie du groupe SNCB. L'entreprise emploie actuellement quelque 14 000 personnes et réalise un chiffre d'affaires d'environ 1 milliard d'euros (2005).*

Porte-parole: Aurélie Traube
Communication Infrabel - 110 Rue Bara - 1070 Bruxelles
Tel.: + 32 (0) 2 525 26 55 - GSM: +32 (0) 499 590 355
Fax.: + 32 (0) 2 525 22 69 - E-mail: aurelie.traube@infrabel.be