

jaarverslag 2004 activiteiten

nationale maatschappij der belgische spoorwegen



www.nmbs.be

Jaarverslag 2004

Voorgelegd door de Raad van Bestuur aan de Algemene Vergadering

Eerste deel

Activiteiten

**Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
Algemene Vergadering van 31 mei 2005
Achtenzeventigste maatschappelijk dienstjaar**

**NMBS Frankrijkstraat 85 – 1060 Brussel
Tel. : 02/525 21 11 Fax: 02/525 30 62**

<http://www.nmbs.be>





Inhoud



Mededeling van de Voorzitters	6
Beheersorganen	8
Organogrammen	10
Het boekjaar 2004 in cijfers	12
Verslag van de Raad van Bestuur aan de Algemene Vergadering	15
De economische context in 2004	16
Evolutie van het verkeer	16
Evolutie van de bedrijfsresultaten	16
Investeringen	17
Markante feiten	18
Commentaar bij de geconsolideerde jaarrekening	21
Evolutie van de dossiers ABX en IFB	23
Toepassing van de continuïteitsregels	25
Bijzondere opdrachten uitgevoerd door de commissarissen-revisoren	25
Doelstellingen en het beleid van de Maatschappij inzake schuldbeheer	26
Corporate Governance	29
De vervoersactiviteiten	49
Het binnenlands reizigersvervoer	50
De evolutie van het verkeer	50
Het vervoeraanbod	52
De voorstadsbediening van Brussel	54
Commercieel beleid	55
De kwaliteit: Klantentevredenheid	55
Stiptheid van het verkeer	57
De treinbegeleiding	59
Het internationaal reizigersverkeer	60
De evolutie van het vervoer	60
Het treinaanbod	62
Verkoop, distributie en onthaal	64
De verkoop van vervoerbewijzen	64
Klantenservice	66
Het goederenverkeer	68
Evolutie van het verkeer	68
NMBS Goederengroep	71
Een gediversifieerd vervoersaanbod	72
Het wagenpark	73
Human resources	75
Personeelsbestand	76
Het personeelsbeleid	77
Technische middelen	79
De infrastructuur	80
Nieuwe en gemoderniseerde infrastructuren	80
Reglementering voor het infrastructuurgebruik	82
liberalisering van de spoorweginfrastructuur	83
Het rollend materieel	84
Information & Communication Technology	85
Informatisering	85
Telecommunicatie	87
De NMBS en de duurzame ontwikkeling	89
Bescherming van het milieu	90
De veiligheid bij de NMBS	92
Exploitatieveiligheid	92
Arbeidsveiligheid	94
Interne bewakingsdienst B-Security	93

Voorwoord

Dit is het laatste beleidsverslag over de activiteiten van de NMBS, die in 1926 is opgericht om het spoornet van de Staat en de lijnen, die toen nog door private ondernemingen werden uitgebaat, als één geheel te beheren.

De NMBS is als onderneming in de loop der jaren geëvolueerd: naast de activiteiten van openbare dienst werd er een groeiend gamma van commerciële activiteiten ontwikkeld om in te spelen op nieuwe behoeften. De NMBS ondervond harde concurrentie van de andere vervoermiddelen en verloor geleidelijk haar vroegere monopolie. De laatste jaren heeft ze zich ook nog moeten voorbereiden op de vrijmaking van de markt, waar ze tot nog toe als enige bedrijvig was, en op de komst van concurrerende operatoren.

Vandaag heeft ze haar rijke erfenis (technische en professionele knowhow plus haar uitgebreid patrimonium) overgedragen aan een groep van drie vennootschappen die, elk met hun specifieke opdracht, een plaats innemen in het nieuwe Europese spoorweglandschap, waar het vervoer en het beheer van het net strikt gescheiden worden en de omgeving waarin ze moeten werken, steeds sneller zal evolueren.

Na 170 jaar zijn de Belgische spoorwegen dus aan een radicale herstructurering begonnen en hebben ze gekozen voor een duurzame ontwikkeling van het spoor als transportmiddel, teneinde vandaag en morgen een belangrijke bijdrage te kunnen leveren aan de mobiliteit. In overeenstemming met wat de Europese Unie 15 jaar geleden heeft aanbevolen, is de nieuwe groep ontlast van een groot gedeelte van zijn historische schuld, zodat hij een nieuwe vertrekbasis heeft om de komende decennia vol vertrouwen tegemoet te zien, met de ambitie om verder te blijven groeien.

Jean-Claude FONTINOY



Een holding is ongetwijfeld de meest geschikte formule om snel en doeltreffend te evolueren zonder dat de structuur uit elkaar valt of aan sterke spanningen onderhevig zou zijn. Deze holdingstructuur zal evenwel aanhoudende inspanningen vergen van de erfgenamen van een onderneming, waarin de besluitvorming sterk gecentraliseerd verliep. We rekenen op hun creativiteit, hun aanpassingsvermogen en hun sterke ervaring en durven dus aannemen dat de operatie zal slagen en dat de klanten van het spoorvervoer geen nadeel zullen ondervinden van de omvorming, integendeel.

De drie vennootschappen moeten nu de ingezette modernisering tot een goed einde brengen, daarbij steunend op de beheerscontracten met de Staat en de ondernemingsplannen die in het verlengde daarvan zullen worden opgemaakt. Ze zullen in volkomen eensgezindheid gebruik moeten maken van de onder hun drieën verdeelde toelagen. De holdingmaatschappij zal op dat vlak een coördinerende rol vervullen die van het allergegrootste belang is.

Mijn dank gaat uit naar de overheid, die heeft ingezien dat het belangrijk was om de verandering niet langer uit te stellen en die ons heeft geholpen om de nieuwe structuur in te voeren. Ik dank ook alle spoorwegmedewerkers die zich, ondanks het klimaat van onzekerheid waarmee een dergelijke ommekeer gepaard gaat, voluit inspannen om de nieuwe uitdagingen aan te gaan en ervoor te zorgen dat de spoorweg de plaats krijgt die hem logischerwijs toekomt in de economische context van de 21ste eeuw.

Jean-Claude Fontinoy
Voorzitter van de NMBS-Holding

Beheersorganen

Vóór 01.01.2005

Raad van Bestuur

Voorzitter : A. DENEEF(1), D. OFFERGELD(2)
Gedelegeerd Bestuurder : K. VINCK
Bestuurders : M. ALAERTS-VAN DEN BULCKE (1), E. BRUYNINCKX, A. COLPAERT,
D. OFFERGELD (2), J.C. DEHOVRE, M. HEUGHEBAERT (1), J.C. FONTINOY (2),
D. OFFERGELD (1), G. SMET, M. VERDONCK, M.VERGEYLE (2), M. WATHELET (2)

Auditcomité

Voorzitter : D. OFFERGELD (1), G.SMET (2),
Leden : E. BRUYNINCKX, A. COLPAERT (1), J.C. FONTINOY (2), M. VERDONCK (1), M. WATHELET (2)

Benoemings- en Bezoldigingscomité

Voorzitter : A. DENEEF (1), D.OFFERGELD (2)
Leden : K. VINCK, M. ALAERTS-VAN DEN BULCKE (1), J.C. DEHOVRE(2), M. HEUGHEBAERT (1),
M. VERGEYLE (2),

Directiecomité

Voorzitter : K. VINCK
Directeurs-Generaal : V. BOURLARD (Patrimonium), J. DENAYER (Materieel),
D. DEROCHETTE (Treinen), M. DESCHEEMAECKER (Goederen),
L. LALLEMAND (Financiën), A. MARTENS (Operaties) (3),
A. MIGOM (Netwerk), L. PARDON (Reizigers),
J.M. RAVIART (Infrastructuur),
T. VAN DEN BERGHEN (Human Resources)

Strategisch Comité

Voorzitter : K. VINCK
Leden : de 9 andere bestuurders
de Directeurs-Generaal: V. BOURLARD, M. DESCHEEMAECKER (4), L. LALLEMAND,
A. MARTENS (3), T. VAN DEN BERGHEN
De afgevaardigden van de vakbondsorganisaties (5) : MM. C. BOSSICART, D. DALNE,
E. GELMINI, J-P. GOSENS, M. VAN LAETHEM, R. VERMEULEN.

Sturingscomité

Voorzitter : K. VINCK
Leden : L. LALLEMAND, T. VAN DEN BERGHEN, J. DAMILOT, M. BOVY, J. DIGNEFFE

Oriënteringscomité

Voorzitter : A. DENEEF(1), D. OFFERGELD (2)
Leden : de andere bestuurders
I. LIETEN en E. MINNAERT, vertegenwoordigers van DE LIJN
J.C. PHLYPO en J.M. VANDENBROUCKE, vertegenwoordigers van de SRWT
A. FLAUSCH en S. VANACKERE, vertegenwoordigers van de MIVB.

Regeringscommissaris C. SERVATY

College van Commissarissen

Voorzitter : H. VAN IMPE
Leden : M. DELBROUCK, M. de FAYS, F. VANSTAPEL

(1) Tot 21 november 2004

(2) Vanaf 22 november 2004

(3) Tot 31 maart 2004

(4) Vanaf 2 april 2004

(5) Vanaf 19 november 2004

Vanaf 01.01.2005

Raad van Bestuur

Voorzitter :	D. OFFERGELD (1) J.C. FONTINOY (2)
Gedelegeerd Bestuurder :	K. VINCK (1) J. HAEK (2)
Bestuurders :	E. BRUYNINCKX, A. COLPAERT, J.C. DEHOVRE, J.C. FONTINOY (1), C. GERNAY (2), G. SMET, M. VERDONCK, M. VERGEYLE, M. WATHELET.



Directiecomité

Voorzitter:	K. VINCK (1) J. HAEK (2)
Directeurs-Generaal :	V. BOURLARD (Patrimonium), T. VAN DEN BERGHEN (Human Resources), A. MIGOM (Strategie en Coördinatie), A. BECHET (Financiën) (2)

(1) Tot 31.01.2005

(2) Vanaf 01.02.2005

Raad van Bestuur

Voorzitter:	E. DE GROEVE
Gedelegeerd Bestuurder :	K. VINCK (1) M. DESCHEEMAECKER (2)
Bestuurders :	G. SMET, J.C. FONTINOY , J.C. DEHOVRE, A. VAN DEN RIJSE



Directiecomité

Voorzitter:	K. VINCK (1) M. DESCHEEMAECKER (2)
Directeurs-Generaal :	J. DENAYER (Materieel), M. DESCHEEMAECKER (Operaties en Goederen) (1), R. GAYETOT (Treinen), L. PARDON (Reizigers)

(1) Tot 31.01.2005

(2) Vanaf 01.02.2005

Raad van Bestuur

Voorzitter:	A. COLPAERT
Gedelegeerd Bestuurder :	L. LALLEMAND
Bestuurders :	J. KERREMANS, M. OFFECIERS-VAN DE WIELE, L. VRIJDAGHS, A. VEREECKE (1), F. DENIL



Raad van Bestuur

Voorzitter:	L. LALLEMAND
Directeurs-Generaal :	J.M. RAVIART (Infrastructuur en Aankopen), M. BAELE (Netwerk), L. VANSTEENKISTE (Toegang tot het netwerk)

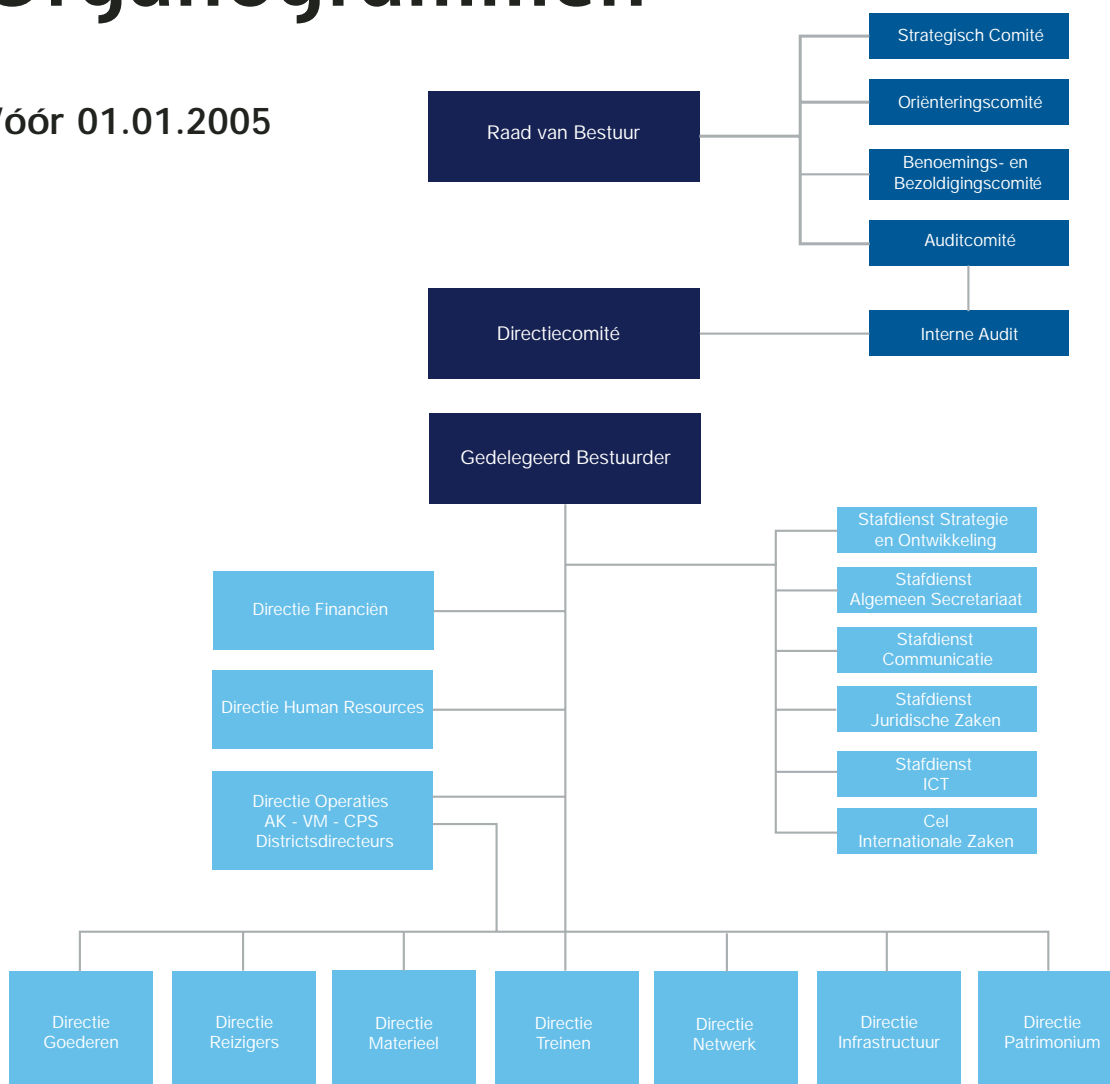
(1) Tot 23.02.2005

(2) Vanaf 24.02.2005



Organogrammen

Vóór 01.01.2005



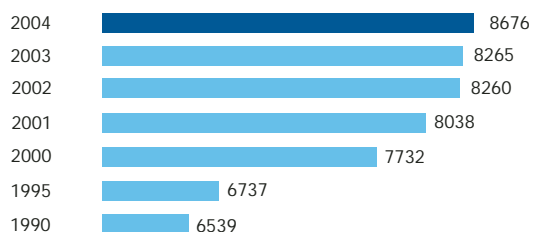


Het boekjaar 2004 in cijfers

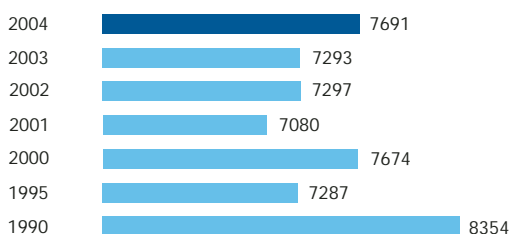
	2004	2003	VERSCHIL	%
VERKEER				
Reizigers (miljoen r-km in België)	8 676	8 265	411	5,0%
Wagenladingen (miljoen t-km in België)	7 691	7 293	398	5,5%
FINANCIËLE TOESTAND VAN DE NMBS (MILJOEN EURO)				
Bedrijfsopbrengsten	3 628,5	3 719,7	-91,2	-2,5
waarvan: Omzet	2 210,2	2 329,4	-119,2	-5,2
Bedrijfskosten	3 648,6	3 814,3	-165,7	-4,3
Bedrijfsresultaat	-20,1	-94,6	74,5	
Financieel resultaat	-185,9	-143,2	-42,7	
Uitzonderlijk resultaat	-144,1	-95,5	-48,6	
Totaal resultaat	-350,1	-333,3	-16,8	
Balanstotaal	16 135,3	15 625,6	509,7	3,3
Schuldenlast (1) waaronder overname HST-FIN 2004: 1700,1	8 345,4 (1)	7 703,5 (1)	641,9	8,3
Investeringen (zonder alternatieve financieringsoperaties)	1 271,3	1 304,8	-33,5	-2,6
FINANCIËLE TOESTAND VAN DE GROEP (MILJOEN EURO)				
Bedrijfsopbrengsten	6 076,2	6 408,9	-332,7	-5,2
Bedrijfskosten	6 072,9	6 516,7	-443,8	-6,8
Bedrijfsresultaat	3,3	-107,8	111,1	
Financieel resultaat	-236,8	-189,6	-47,2	
Uitzonderlijk resultaat	192,9	-10,3	203,2	
Totaal resultaat (na belastingen)	-52,6	-322,0	269,4	
Geconsolideerde resultaat	-130,9	-291,3	160,4	
Balanstotaal	17 473,5	17 091,8	381,7	2,2
PERSONEEL				
Gemiddeld personeelsbestand (zonder niet-statutairen ABX)	39 432	41 015	-1 583	-3,9

Nationaal reizigers	
verkeer (rkm)	5,8%
omzet	4,9%
Internationaal reizigers	
verkeer (rkm)	0,8%
omzet	-2,3%
Wagenladingen	
verkeer (rkm)	5,5%
omzet	-0,6%
Investerings	-2,6%
Personeel	-3,9%

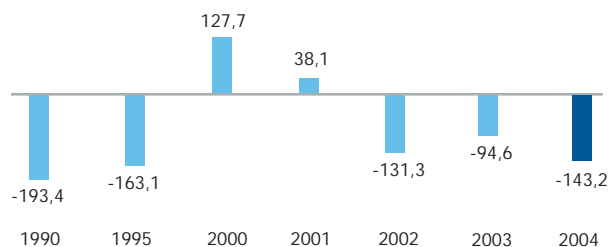
Reizigers-km (miljoen)



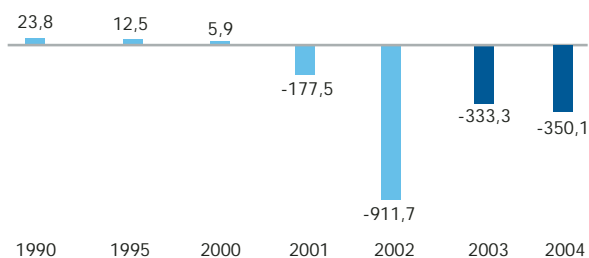
Ton-km wagenladingen (miljoen)



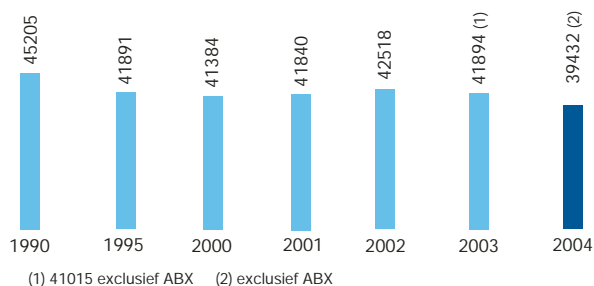
Bedrijfsresultaat NMBS (miljoen euro)



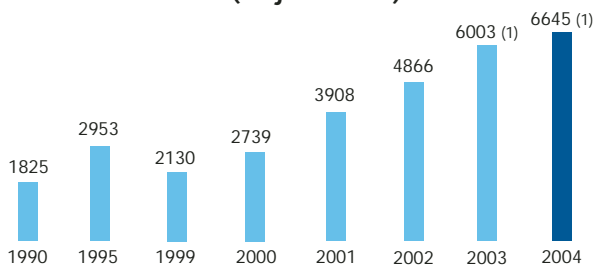
Totaal resultaat NMBS (miljoen euro)



Gemiddeld personeelsbestand

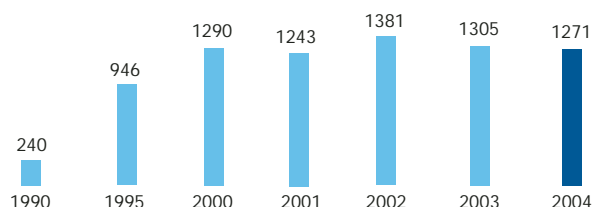


Financiële schuld (miljoen euro)



(1) Exclusief 1700 : absorptie HST-fin

Investerings - zonder alternatieve financieringsoperaties (miljoen euro)







Verslag van de Raad van Bestuur aan de Algemene Vergadering

De economische context in 2004

Na meer dan twee sombere jaren kon het herstel dat in het tweede semester van 2003 inzette, zich in de loop van 2004 voortzetten en verdiepen: het jaarlijks gemiddelde BBP groeide met 2,7% in 2004, t.o.v. 1,3 % in 2003, wat voornamelijk te danken is aan de sterkte van de binnenlandse vraag. Voor het tweede opeenvolgende jaar lag het groeiritme in België aanzienlijk hoger dan dat van de hele eurozone (0,6% in 2003 en 1,8% in 2004).

De verbetering van de activiteit heeft nog niet haar volledige weerslag gehad op de tewerkstelling. De in 2004 gecreëerde extra banen konden, rekening houdend met de aangroei van de actieve bevolking, evenwel niet verhinderen dat het geharmoniseerde werkloosheidscijfer van 8,5% eind 2003 steeg tot ongeveer 9% eind 2004. Het tewerkstellingscijfer van de arbeidsgeschikte bevolking steeg van 59,6% naar 60,4% en blijft aanzienlijk onder het Europese gemiddelde van 64,4% in 2003. De gemiddelde inflatie steeg van 1,5% in 2003 tot 1,9% in 2004, vooral wegens de hogere energieprijzen. Nochtans kende België een van de laagste inflatiecijfers in de monetaire unie, waar het inflatiecijfer 2,1% bedroeg in 2004.

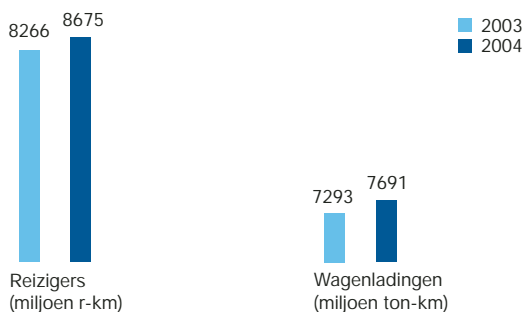
Evolutie van het verkeer

In 2004 vertonen alle verkeersindicatoren een gunstige evolutie.

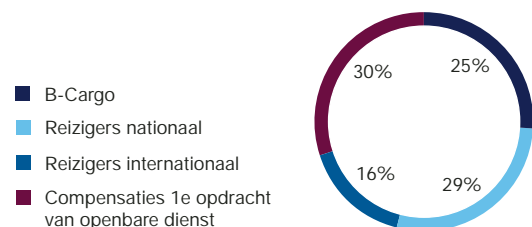
De reizigerssector groeide met 5% reizigers-km, waarvan 5,8% in binnenverkeer en 0,8% in internationale dienst.

Het goederenverkeer met wagenladingen vertoonde globaal een stijging van 5,5%.

Evolutie van het verkeer



Omzet uit vervoersactiviteiten per sector



Evolutie van de bedrijfsresultaten

De totale omzet van de onderneming (niet-geconsolideerd) bedraagt 2 210,2 miljoen €, hetzij een vermindering met 5,2% tegenover 2003.

In 2003 omvatte de omzet:

- voor de eerste 9 maanden van het jaar, de vervoersactiviteit van stukgoedzendingen die vanaf oktober 2003 werd overgenomen door ABX Logistics NV (Belgium);
- regularisaties van vorige boekjaren.

Bij een vergelijkbare perimeter steeg de omzet voor het jaar 2004 met 2,2%. Het aandeel van de vervoersactiviteiten m.b.t. reizigers en wagenladingen bedraagt 940,6 miljoen € (+2,3%).

De financiële bijdragen van de Staat voor de twee opdrachten van openbare dienst belopen 1 075,9 miljoen € (+2%).

De bedrijfskosten in 2004 bedragen 3 648,6 miljoen €, hetzij een daling van 4,3% tegenover 2003. Die vloeit voornamelijk voort uit de vermindering van de kosten voor diensten en diverse goederen (-9,2%), de personeelskosten daalden met 1,5%. Het gemiddelde personeelsbestand ging van 41 015 bedienden in 2003 (zonder het niet-statutaire personeel van ABX) naar 39 432 in 2004, hetzij een vermindering met 3,9%.

Rekening houdend met de afschrijvingen en de voorzieningen, bedraagt het bedrijfsresultaat (EBIT) -20,1 miljoen, d.i. een verbetering van 74,5 miljoen €. Het lopend resultaat en het totale nettoresultaat (EBT) bedroegen respectievelijk -206 miljoen € (-237,8 miljoen in 2003) en -315,1 miljoen € (-333,3 miljoen € in 2003).



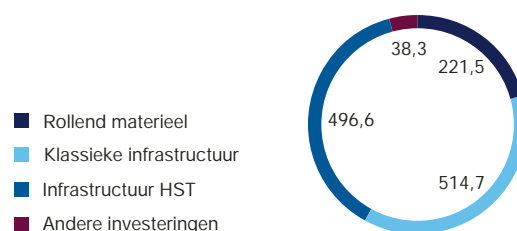
Resultatenrekening (miljoen euro)	2004	1903	Vershil	Vershil (%)
BEDRIJFSOPBRENGSTEN	3 628,5	3 794,7	-91,2	-2,5
Omzet	2 210,2	2 329,4	-119,2	-5,2
Wijziging in de voorraad en in de bestellingen in uitvoering	-6,6	-88,7	-82,1	
Geproduceerde vaste activa	355,6	341,2	-14,4	4,2
Andere opbrengsten	1 069,3	1 137,8	-68,59	-6,0
BEDRIJFSKOSTEN	3 648,6	3 814,3	-165,7	-4,3
Stoffen en leveringen	802,6	884,3	-81,7	-9,2
Bezoldigingen en sociale lasten	2 505,5	2 542,9	-37,4	-1,5
Afschrijvingen en andere kosten	340,7	387,1	-46,4	-12,0
BEDRIJFSRESULTAAT	-20,1	-94,6	74,5	
FINANCIEEL RESULTAAT	-185,9	-143,2	-42,7	
LOPEND RESULTAAT	-206,0	-237,8	-31,8	
UITZONDERLIJK RESULTAAT	-144,1	-95,5	-48,6	
TOTAAL RESULTAAT	-350,1	-333,3	-16,8	

Investeringsen

In 2004 beliepen de totale investeringen (zonder alternatieve financieringsverrichtingen) 1 271,3 miljoen €, hetzij een daling met 2,6% (-33,5 miljoen €) tegenover 2003.

Het aandeel van de infrastructuur in de totale investeringen bedraagt 79,6% (1 011,7 miljoen €). De investeringen voor de hoge snelheid vertegenwoordigen 40% (502,7 miljoen €) van het totaal van de investeringen.

Verdeling van de investeringen (miljoen euro)



Belangrijke feiten

Een nieuwe structuur

Met de Koninklijke Besluiten van 19 oktober 2004 houdende sommige maatregelen voor de reorganisatie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen werd het groene licht gegeven voor een totaal nieuwe ondernemingsstructuur, conform de Europese vereisten, op basis van het te maken onderscheid tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegexploitant.

Teneinde de eenheid van sociale dialoog en van de onderneming te behouden, werd gekozen voor een structuur met drie ondernemingen van publiek recht, met name:

- de moedermaatschappij onder de naam NMBS Holding;
- de infrastructuurbeheerder onder de naam Infrabel;
- de spoorwegonderneming of exploitant, die de naam NMBS behoudt vanwege de duidelijkheid t.o.v. de klant.

Deze structuur, die op 1 januari 2005 van kracht werd, maakt een duidelijke scheiding mogelijk tussen de activiteiten van de NMBS, maar waarborgt tezelfdertijd een coherent beheer. Ze biedt tevens alle garanties inzake veiligheid en kwaliteit van de dienstverlening.

Elke onderneming heeft het statuut van een autonoom bedrijf, geleid door een Raad van Bestuur, een Directiecomité en een gedelegeerd bestuurder. Het huidig personeelsstatuut wordt integraal toegepast binnen de nieuwe structuur. Het voltallige personeel wordt rechtstreeks beheerd door de moedermaatschappij (NMBS-Holding) en wordt ter beschikking gesteld hetzij van de infrastructuurbeheerder, hetzij van de spoorwegonderneming.

Reizigers: diversificatie en vereenvoudiging

Er werd een "langetermijnstrategie" ontwikkeld om meer reizigers aan te trekken, de getrouwheid van de bestaande klanten te bevestigen en beter aan hun behoeften tegemoet te komen, waarbij de ontvangsten stijgen en de kosten worden geoptimaliseerd.

Gedifferentieerde distributiekkanalen

Ticket on line, een Europese primeur

Sedert 12 maart 2004 kunnen de klanten on line via een eenvoudig en veilig systeem een aantal formules kopen (e-tickets) met behulp van een internetaansluiting. Die biljetten op naam, die via het Banksysstysteem betaald worden, kunnen thuis worden afgedrukt.

Verkoop via de krantenwinkel

Om de klanten maximale mogelijkheden te bieden om vervoerbewijzen aan te kopen, via zoveel mogelijk verkoopkanalen, worden bepaalde vervoerbewijzen voor binnenverkeer verkocht via de krantenwinkels. De klant kan terecht bij zowat 100 tot 150 verkooppunten waar producten als de "Key Card" (tweede klas) en de "Rail Pass" (tweede klas) worden aangeboden. Later kan de verkoop van NMBS-producten in de krantenzaak worden uitgebreid tot meer instellingen en eventueel ook tot andere vervoerbewijzen.

Treinkaarten: validering thuis

De houders van schooltreinkaarten, trajecttreinkaarten en nettreinkaarten kunnen die van thuis uit vernieuwen via Internet, waardoor ze niet naar de loketten hoeven te stappen.

Een vereenvoudigd gamma van prijzen, producten en gebruiksvoorwaarden

Opdat de klanten sneller de producten zouden vinden die het best aan hun behoeften beantwoorden, werd een aanzienlijke inspanning geleverd om het tarievenaanbod van de NMBS te vereenvoudigen. Zo kan het NMBS-personeel ook grondiger zijn raadgevende taak uitoefenen en, op termijn kan men de uitreiking van vervoerbewijzen via nieuwe bijkomende verkoopkanalen ontwikkelen.



Gratis treinkaarten voor woon-werkverkeer

Sedert 1 maart 2004 kunnen de autonome overheidsbedrijven en federale ministeries deze maatregel genieten.

De kosteloosheid van de woon-werktrajecten met de trein is gebaseerd op een tegemoetkoming van de werkgever tot 80% van de prijs van de treinkaart. De overige 20% wordt gefinancierd door de Staat. De werknemer betaalt dus niets meer voor zijn treinreis.

Sedert 1 januari 2005 geldt de kosteloosheid voor de verplaatsingen tussen de woonplaats en het werk eveneens voor de privésector. De privéondernemingen die dit wensen, kunnen dus hun werknemers van die maatregel laten genieten door een derdebetalersovereenkomst te sluiten met de NMBS.

B-Cargo: de klanten beter dienen

Reorganisatie van de sector

B-Cargo voerde een grondige structuurhervorming door om aan een dubbele doelstelling te kunnen beantwoorden: de kwaliteit van de aan de klant geboden dienst verbeteren, waarbij de rentabiliteit en de competitiviteit in deze bijzonder concurrentiegevoelige sector van het goederenvervoer gewaarborgd wordt.

Om die doelstellingen te halen, wordt de spooroperator van het goederenvervoer B-Cargo beheerder van al zijn middelen, zowel menselijke als materiële, en beheert hij alle productieprocessen van het goederenvervoer per spoor.

In concreto behoudt B-Cargo zijn vroegere activiteiten, maar verzekert het tevens de operaties in de grote goedereninstallaties (rangeerstations, havens enz.), het operationeel beheer van het materieel en het real-timebeheer van zijn verkeer.

Op termijn moet B-Cargo dankzij de reorganisatie, de vervoerproductie kunnen optimaliseren, de vrachtproductieketen controleren, de vrachtmiddelen optimaliseren (tractie, rangeringen, wagens...) en de kwaliteit van de geboden dienst kunnen verbeteren. Samen met de drie andere polen, met name IFB, Rheinkraft en Haeger & Schmidt, beschikt de "vrachtgroep" van de NMBS over de know-how en een netwerk van contacten en internationale partners waardoor ze de stromen van hun klanten globaal kunnen beheersen en maatoplossingen aanbieden via een brede waaier van logistieke prestaties.

Nieuwe operationele maatregelen

B-Cargo richtte in de loop van 2004 zijn nieuw Operationeel Centrum Cargo (OCC) op, dat al het goederenverkeer in real time beheert, 24 uur op 24, en dat belast is met de regulering ervan.

De interne hervormingen gingen voort. B-Cargo paste de organisatie van zijn verkoopdienst aan en stelde een commercieel team van Key Account Managers samen dat tevens de opvolging van de verkoop controleert.

Op 12 december ging het nieuwe vervoerplan van B-Cargo (QuoWaDis) van start. QuoWaDis leidde tot de herziening van alle bedieningscircuits en van alle verbindingen voor uitwisseling tussen de vormingsstations en met de buurnetten.

B-Cargo zet zijn interoperabiliteitsprojecten met de buurnetten voort. In 2004 werden de certificeringen en de homologaties gevraagd in Frankrijk, Nederland en Duitsland om de klanten te ondersteunen en ze te volgen in hun internationale groei.



GEN: start van de werkzaamheden in Brussel

Het GEN is een ambitieus project voor de mobiliteit in en rond Brussel.

Het welslagen ervan steunt op een actieve en vrijwillige samenwerking van de verschillende actoren op federaal en gewestelijk niveau en op de complementariteit tussen de verschillende openbare vervoermaatschappijen. Als belangrijke speler in dit project wil de NMBS haar rol ten volle opnemen. Zo worden aanzienlijke infrastructuurwerken aangevat op de 9 spoorverbindingen die op termijn het gewestelijk expresnet moeten vormen.

De eerste "Brusselse" werken voor het GEN zijn begonnen. Ze zijn gericht op de aanpassing van de lijnsecties tussen de stations Watermaal en Brussel-Schuman om ze later viersporig te maken. Die belangrijke veranderingen zullen later worden aangevuld met de volledige herinrichting van het station Brussel-Schuman en het boren van de tunnel Schuman-Josaphat over een lengte van 1 250 m.

De vervoercapaciteit: uitbreiding, kwaliteit, comfort

De NMBS stelt alles in het werk om een kwaliteitsservice te bieden aan haar huidige en toekomstige klanten. Dankzij de uitgevoerde operationele verbeteringen kon het treingebruik worden geoptimaliseerd en het aantal zitplaatsen toenemen.

Sedert verscheidene maanden heeft de NMBS haar rijkundepark uitgebreid door de aankoop van 210 dubbeldeksrijtuigen (M6), met alle comfort. Dat komt neer op ongeveer 25 200 extra zitplaatsen.

Over het hele NMBS-net verzekeren de ingezette M6-rijtuigen 98 verschillende treinen per dag en bieden ze dagelijks in totaal 95 990 zitplaatsen.

De NMBS heeft een bijkomende bestelling geplaatst voor 70 dubbeldeksrijtuigen. Dit waarborgt het onthaal van nieuwe pendelaars en anticipeert op de toenemende vraag.

De kwaliteit van de dienstverlening: steeds beter

In 2004 haalde de stiptheid een score van 95,9% treinen die op tijd aankwamen of met hoogstens 5 minuten vertraging (95,3% in 2003). Voor het derde opeenvolgende jaar ligt dit resultaat hoger (voor het volledige jaar) dan de doelstelling die in het beheerscontract is vastgelegd, met name 95%. Dergelijk kwalitatief prestatieniveau werd nooit eerder gehaald.

De NMBS sleutelt onophoudelijk aan de dienstverlening aan de klanten.

De immer stijgende tevredenheid toont aan dat de NMBS op het goede spoor zit. In 2004 verbeterde de globale appreciatiescore - gedetailleerd aan de hand van 10 criteria - met 2% en tikte af op 7,40/10.

De verbetering is vooral significant op het stuk van de informatie in de treinen.

De dienstverlening en de beschikbaarheid van het NMBS-personeel kregen de beste appreciatie.

Commentaar bij de geconsolideerde jaarrekening

Balans

de geconsolideerde balans ziet er als volgt uit

duizend EUR	31.12.2004	31.12.2003	Ecart	%
Oprichtingskosten	75	4.369	-4.294	-98,3%
Immateriële vaste activa	128.651	105.004	23.647	22,5%
Consolidatieverschillen	20.100	47.537	-27.437	-57,7%
Materiële vaste activa	12.704.612	11.942.526	762.086	6,4%
Financiële vaste activa	232.615	596.435	-363.820	-61,0%
Vaste activa	13.086.053	12.695.871	390.182	3,1%
Vorderingen op meer dan één jaar	302.699	200.938	101.761	50,6%
Vorraden en bestellingen in uitvoering	440.327	464.415	-24.088	-5,2%
Vorderingen op ten hoogste één jaar	2.245.006	2.021.151	223.855	11,1%
Geldbeleggingen	835.025	1.036.203	-201.178	-19,4%
Liquide middelen	69.992	122.429	-52.437	-42,8%
Overlopende rekeningen	494.394	550.766	-56.372	-10,2%
Vlottende activa	4.387.443	4.395.902	-8.459	-0,2%
Totaal activa	17.473.496	17.091.773	381.723	2,2%
Kapitaal	3.057.954	4.645.042	-1.587.088	-34,2%
Herwaarderingsmeerwaarden	5.092	5.348	-256	-4,8%
Geconsolideerde reserves	-976.650	-839.152	-137.498	16,4%
Consolidatieverschillen	71.624	220.212	-148.588	-67,5%
Omrekeningsverschillen	10.786	10.201	585	5,7%
Kapitaalsubsidies	213.690	160.198	53.492	33,4%
Eigen Vermogen	2.382.496	4.201.849	-1.819.353	-43,3%
Belangen van derden	-735	-1.371	636	-46,4%
Voorzieningen voor risico's en kosten	2.213.959	2.150.031	63.928	3,0%
Schulden op meer dan één jaar	6.484.594	5.596.915	887.679	15,9%
Schulden op ten hoogste één jaar	4.223.988	3.204.933	1.019.055	31,8%
Overlopende rekeningen	2.169.194	1.939.416	229.778	11,8%
Schulden	12.877.776	10.741.264	2.136.512	19,9%
Totaal passiva	17.473.496	17.091.773	381.723	2,2%

De immateriële vaste activa, die 128 miljoen € vertegenwoordigen, zijn met 23 miljoen € gestegen t.o.v. het vorige boekjaar. Per activiteitssector hebben ze betrekking op de NMBS voor 81 miljoen €, op de sector Valorisatie en Patrimonium voor 25 miljoen € en op ABX voor 22 miljoen €.

De consolidatieverschillen bedragen 20 miljoen € en hebben hoofdzakelijk betrekking op de sector ABX. De materiële vaste activa vertegenwoordigen 12 704 miljoen € tegenover 11 942 miljoen € op 31 december 2003. De materiële vaste activa hebben voor het grootste deel betrekking op de NMBS, nl. voor 12 197 miljoen €.

De sector Valorisatie en Patrimonium vertegenwoordigt 119 miljoen € en ABX 374 miljoen €. De financiële vaste activa vertegenwoordigen 232 miljoen € tegenover 596 miljoen € op 31 december 2003. Dit saldo vertegenwoordigt hoofdzakelijk de deelnemingen in en vorderingen op de vennootschappen waarop de vermogensmutatiemethode werd toegepast. De sterke daling t.o.v. 2003 vloeit hoofdzakelijk voort uit de uittreding van HST-Fin uit de consolidatiekring.

De vlottende activa vertegenwoordigen 4 387 miljoen € tegenover 4 396 miljoen € op 31 december 2003. Per activiteitssector komen ze voort van de NMBS voor 3 549 miljoen €, van Valorisatie en Patrimonium voor 154 miljoen € en van ABX voor 595 miljoen €.

De voorzieningen voor risico's en kosten bedragen 2 213 miljoen € tegenover 2 150 miljoen € op 31 december 2003 en komen voort van de NMBS voor 2 044 miljoen €, van de sector Spoorvracht voor 27 miljoen € en van ABX voor 126 miljoen €.

De schulden vertegenwoordigen 12 878 miljoen € tegenover 10 741 miljoen € op 31 december 2003. Ze komen hoofdzakelijk voort van de NMBS voor 12 117 miljoen € en van ABX voor 668 miljoen €.

Resultatenrekening

De resultatenrekening vertoont een geconsolideerd verlies – aandeel van de groep - van 132,3 miljoen € en ziet er gedetailleerd als volgt uit :

milliers EUR	31.12.2004	31.12.2003	Ecart	%
I bedrijfsopbrengsten	6.076.132	6.408.926	-332.794	-5,2%
II bedrijfskosten	-6.072.873	-6.516.684	443.811	-6,8%
II bedrijfsresultaat	3.259	-107.758	111.017	
IV Financiële opbrengsten	110.171	99.795	10.376	10,4%
V Financiële kosten	-347.018	-289.417	-57.601	19,9%
VI Resultaat uit de gewone bedrijfsuitoefening	-233.588	-297.380	63.792	-21,5%
VII uitzonderlijke opbrengsten	620.782	144.919	475.863	328,4%
VIII Uitzonderlijke kosten	-427.861	-155.242	-272.619	175,6%
IX Resultaat vóór belastingen	-40.667	-307.703	267.036	-86,8%
X Overboeking naar de uitgestelde belastingen	21	168	-147	-87,5%
XI Belastingen op het resultaat	-11.993	-14.510	2.517	-17,3%
XII resultaat van het boekjaar	-52.639	-322.045	269.406	-83,7%
XIII aandeel in het resultaat van de ondernemingen waarop vermogensmutatie is toegepast	-78.275	30.734	-109.009	
XIV Geconsolideerd resultaat	-130.914	-291.311	160.397	-55,1%
XV Aandeel van derden in het resultaat	-1.439	-45	-1.394	3097,8%
XVI Aandeel van de groep in het resultaat	-132.353	-291.356	159.003	-54,6%

De bedrijfswinst bedraagt 3 miljoen € tegenover een verlies van 108 miljoen € voor het boekjaar 2003. De bedrijfswinst kan als volgt uitgesplitst worden :

duizend EUR	31.12.2004	31.12.2003	Ecart	%
NMBS	-8.178	-78.897	70.719	-89,6%
Spoorvracht	-2.894	6.131	-9.025	
VPKH	1.948	431	1.517	352,0%
Andere sectoren	1.125	1.003	122	12,2%
ABX	11.258	-36.425	47.683	-130,9%
Totaal	3.259	-107.757	111.016	-103,0%

Voor ABX dient vermeld dat ABX Frankrijk in 2003 integraal geconsolideerd werd terwijl het in 2004 geconsolideerd is met de vermogensmutatiemethode, ingevolge de beslissing van de Raad van Bestuur van 1 december 2004 die voorziet in de volledige terugtrekking uit de activiteiten in Frankrijk. Op 31 december 2003 was de bijdrage van ABX Frankrijk in het geconsolideerd bedrijfsresultaat een verlies van 39 miljoen €.

De netto uitzonderlijke resultaten bedragen 193 miljoen € tegenover - 10 miljoen € in 2003.

Het positief resultaat van het boekjaar vloeit hoofdzakelijk voort uit de realisatie van de negatieve consolidatieverschillen m.b.t. HST-FIN, die in de resultatenrekening zijn opgenomen ingevolge de vereffening en verdwijning uit de consolidatie van die vennootschap (133 miljoen €), en uit meerwaarden bij realisatie van vaste activa.

Het aandeel in het resultaat van de vennootschappen waarop vermogensmutatie is toegepast, werd negatief beïnvloed door het verdwijnen van HST-Fin uit de consolidatie (positief resultaat van 24 miljoen € in 2003) en het toepassen van de vermogensmutatiemethode op ABX Frankrijk (-86 miljoen €).



Evolutie van de dossiers ABX en IFB

ABX

In de loop van 2004 heeft het nieuwe management van ABX Logistics de maatregelen voor het herstel van de ondernemingen van de groep in herstructurering verdergezet met de bedoeling ze in staat te stellen het financieel evenwicht te bereiken en dit in een uiterst ongunstige economische conjunctuur voor de sector van het vervoer en de logistiek.

De Duitse en Nederlandse dochterondernemingen werden geïntegreerd in de holding ABX LOGISTICS Worldwide NV naar aanleiding van de oprichting van deze laatste eind 2004.

Voor wat Frankrijk betreft, heeft de raad van bestuur van de NMBS van 1 december 2004 beslist dat de volledige terugtrekking uit de overblijvende activiteiten "road domestics" en "contract logistics" van ABX LOGISTICS Frankrijk de enige door de NMBS overwogen optie zou zijn; hiertoe heeft hij het management gemandateerd om zo snel als mogelijk de vertegenwoordigers van het personeel te informeren en te consulteren over dit plan dat moet worden uitgevoerd conform de Europese regelgeving terzake.

De operationele herstructureringsmaatregelen kaderen in het plan dat op 14 februari 2003 werd aangemeld bij de Europese Commissie; dit plan bevat ook financiële en juridische herstructureringsmaatregelen die in 2005 verder zullen worden uitgevoerd. Het plan identificeerde de Duitse, Nederlandse en Franse dochterondernemingen als begunstigen van deze herstructureringsmaatregelen.

Het plan dat op 14 februari 2003 aan de Europese Commissie werd aangemeld voorzag in:

- > Een brugkrediet voor een totaal bedrag van 140 miljoen € voor een periode van 12 maanden, dat groten deels de brugkredieten op zeer korte termijn consolideerde, door de Commissie toegestaan in haar beslissing van 21 januari 2003;
- > Een omzetting in kapitaal van ABX LOGISTICS van bepaalde bestaande schulden van ABX LOGISTICS jegens de NMBS, voor een totaal bedrag groot 91,6 miljoen €.

Dit aangemeld plan moest gefinancierd worden met middelen afkomstig van de NMBS en met eigen middelen (vooral verkoop van activa en kostenbeperkingen door middel van een interne reorganisatie en inkrimping van het personeel).

Op 23 juli 2003 heeft de Europese Commissie besloten een formele procedure te starten, overeenkomstig artikel 88 § 2 van het Europees Unieverdrag. De Belgische autoriteiten en de derden hebben hun commentaren op de beslissing van de Commissie respectievelijk op 29 augustus 2003 en in de loop van februari 2004 overgemaakt. De Belgische autoriteiten hebben vervolgens op de commentaren, geformuleerd door de derden, op 18 maart 2004 geantwoord.

De voornaamste discussiepunten zijn:

- > De vraag of bepaalde financiële transacties (inbegrepen het herstructureringsplan) moeten worden beschouwd als hulp van de Belgische Staat;
- > De vraag of de NMBS heeft gehandeld als een privé-investeerder bij de aankoop van bepaalde dochterondernemingen van de ABX-groep.

Op 14 februari 2005 hebben de Belgische autoriteiten aan de Europese Commissie een bijkomende vraag voorgelegd die de oorspronkelijke aanvraag op volgende punten wijzigt:

- > Het herstructureringsplan zou zich beperken tot de Duitse en Nederlandse dochterondernemingen;
- > De financiële maatregelen zouden bestaan uit een omzetting in kapitaal van € 60 miljoen schulden van Duitse (€ 50 miljoen) en Nederlandse (€ 10 miljoen) dochterondernemingen en uit een kapitaalverhoging van € 100 miljoen ten gunste van ABX Duitsland. Deze nieuwe maatregelen zouden de oorspronkelijke aanvraag (plan d.d. 14 februari 2003) vervangen, met name de omzetting van schulden in kapitaal voor € 91,6 miljoen en het verlenen van een brugkrediet van € 140 miljoen;
- > De totale terugtrekking van de overblijvende activiteiten in Frankrijk. In dit verband zou de NMBS de totale liquidatiekost ten hare laste nemen en zou zij al haar verplichtingen ten opzichte van derden nakomen
- > De Belgische overheid en de NMBS verbinden zich ertoe ABX-Logistics te privatiseren.
- > De oorspronkelijke procedure had eind 2005 afgesloten moeten zijn. Omwille van de door de Belgische autoriteiten ingediende bijkomende vraag zou de termijn van de procedure moeten worden verlengd om derden toe te laten hun commentaren over te maken en om de Belgische Staat de mogelijkheid te geven hierop te antwoorden. De beslissing van de Europese Commissie wordt verwacht tegen het einde van de zomer van 2005.

IFB Groep

De NMBS en IFB hebben in april 2003 een kaderovereenkomst gesloten die tot doel had de door de NMBS in december 2002 goedgekeurde maatregelen t.a.v. IFB in twee fasen te realiseren, nl. één van reddingsmaatregelen en één van herstructureringsmaatregelen.

In het kader van de reddingsmaatregelen is voorzien in het verlenen van een betalingsuitstel voor € 63 miljoen, een kredietfaciliteit van maximum € 15 miljoen en een terugvorderbaar voorschot van € 5 miljoen voorzien. Nadat de bijzondere algemene vergadering van Inter Ferry Boats had beslist tot voortzetting van de activiteiten, werd de kaderovereenkomst in augustus 2003 door de Belgische Regering meegedeeld aan de Europese Commissie. De mededeling geldt in voorkomend geval als aanmelding. De Commissie heeft nog geen beslissing genomen. De kapitaalverhoging, één van de voorziene herstructureringsmaatregelen, is bijgevolg ook vertraagd.

Spijts voornoemde vertraging hebben de reeds doorgevoerde herstructureringsmaatregelen toegelaten het boekjaar 2004 af te sluiten met een winst groot € 9,2 miljoen bij een omzet van € 83,3 miljoen.

Toepassing van de continuïteitsregels

Overeenkomstig de bepalingen van artikel 96,6° van het Wetboek van Vennootschappen rechtvaardigt de Raad van Bestuur de toepassing van de waarderingsregels in de veronderstelling van continuïteit met de volgende elementen:

- > De Maatschappij heeft een ondernemingsplan uitgewerkt in twee fasen. De eerste fase is goedgekeurd na sociaal overleg en is erop gericht de EBITDA tegen eind 2005 weer in evenwicht te brengen;
- > de Belgische Staat heeft zich ertoe verbonden de historische schuld van de NMBS, geraamd op 7,4 miljard €, over te nemen. Deze operatie is gepland voor 1 januari 2005;
- > De Maatschappij beschikt nog steeds over een financiële rating AA+, die werd toegekend door het internationaal noteringsagentschap Standard & Poor's.
Deze beoordeling is onder meer gesteund op de vaststelling dat, gezien haar openbaar statuut, de NMBS niet onderworpen is aan de toepassing van de wet op de faillissementen.
Ze zou overigens slechts op basis van een akte van het Parlement in vereffening kunnen gesteld worden.

Bijzondere opdrachten uitgevoerd door de Commissarissen-Revisoren

In het afgelopen boekjaar werden verschillende bijzondere wettelijke en aanvullende opdrachten uitgevoerd door de commissarissen, vooral met betrekking tot :

- > de financiering van HST-project
(driemaandelijks rapporten opgesteld in uitvoering van het artikel 2 van het KB van 13/04/1997);
- > de absorptie van de NV van openbaar recht HST-Fin door de NV van openbaar recht NMBS;
- > de ondersteuning en de rapporten in verband met de herstructurering van de NMBS gerealiseerd op 31 december 2004.

De totale bezoldiging voor deze prestaties belopen € 168 278,20.





Doelstellingen en het beleid van de Maatschappij inzake schuldbeheer

De NMBS voert met betrekking tot de financiering van zijn schuld en bij het afsluiten van diverse alternatieve financieringen een actief risicobeheer, dit om een aantal risico's, met name liquiditeits-, valuta-, rente- en kredietrisico's te beheersen. Daartoe heeft zij een financiële politiek vastgelegd, goedgekeurd door de Raad van Bestuur, waarin dit risicobeheer sterk is gereguleerd.

Om de valuta- en renterisico's in te dekken, wordt gebruik gemaakt van zogenaamde "afgeleide producten". Onder afgeleide producten wordt verstaan swaps (interest & cross currency), forward rate agreements, opties, wisseltermijncontracten en futures (zijnde korte termijn interest rate futures en notionele futures). Deze verrichtingen worden geboekt conform de Belgische boekhoudwetgeving.

Bij het afsluiten van indekkingstransacties moeten 3 tegenpartijen voorafgaandelijk geconsulteerd worden. Trading verrichtingen zijn uitgesloten.

Liquiditeitsrisico

Bij het aangaan van financieringen wordt rekening gehouden met de verwachte evolutie van de toekomstige cashflows dit om de thesauriesaldi zo goed mogelijk te nivelleren en reduceren.

Beleggingen en leningen moeten in de mate van het mogelijke op elkaar afgestemd zijn om de risico's intern te neutraliseren.

Verder wordt het liquiditeitsrisico opgevangen door een spreiding van de vervalltermijnen van de schuld in de tijd. Zo mag maximum 20% van de uitstaande schuld in hetzelfde jaar vervallen, met een maximum van 10% van de schuld per trimester.

Valutarisico

Elke aangegane schuld, zelfs op korte termijn, waarvan een wisselrisico verbonden is, moet onmiddellijk en volledig gedekt worden naar Euro (hoofdsom en interesten) door gebruik te maken van afgeleide producten. Op de ingedekte positie kan een vlottende of een vaste interestvoet betaalbaar zijn van 10% van de schuld per trimester.

Renterisico

De werkmethode om de liquiditeitsrisico's te beperken beschreven onder punt 1, gelden eveneens om het renterisico op te vangen.

Er wordt gestreefd naar een aandeel van de vastrentende schuld in de totale schuld van 2/3. Deze verhouding kan worden aangepast in functie van de marktomstandigheden mits het volgen van vastgelegde procedures.

Kredietrisico

Beleggingen moeten een leningkarakter hebben en mogen niet in risicodragend kapitaal gebeuren. Ze zijn strikt gebonden aan minimum ratings van de tegenpartijen, in functie van de looptijd van de belegging.

Ook zijn maximum bedragen per tegenpartij vastgelegd. Deze limieten gelden echter niet met betrekking tot beleggingen in instrumenten met AAA/Aaa rating of uitgegeven door of gewaarborgd door de Belgische Staat.

Wat betreft afgeleide producten, moet het kredietrisico op de tegenpartijen gespreid worden en systematisch afgedekt worden door het afsluiten van CSA's

(Credit Support Annex). Bij dergelijke overeenkomsten wordt op regelmatige basis berekend welk bedrag, hetzij de NMBS, hetzij de tegenpartij, netto zou moeten betalen ingeval men alle uitstaande afgeleide producten afgesloten met deze tegenpartij, zou annuleren. Dit is het kredietrisico dat men op de tegenpartij loopt. Door middel van CSA's wordt het risico beperkt tot een maximum bedrag dat varieert in functie van de rating van de tegenpartij.

Mocht de rating van een bank dalen beneden de BBB+ / Baa, dan moeten de contracten met deze bank overgedragen worden naar een andere bank met een hogere rating.

Met tegenpartijen die een "negatieve credit watch" gekregen hebben, mogen geen nieuwe overeenkomsten afgesloten worden gedurende die periode van "negatieve credit watch".

Rapportering en controle

Maandelijks wordt door de dienst Thesaurie van de directie Financiën een activiteitenverslag opgesteld voor de Directeur-Generaal Financiën, de General Manager Financiën, de Boekhouding, de Interne Audit en het College van Commissarissen.

De Interne Audit heeft daarenboven de volgende opdrachten gekregen :

- > semestrieel nagaan of de gebruikte afgeleide producten voldoen aan de vermelde regels in de van kracht zijnde financiële politiek;
- > er zich van vergewissen dat de gebruikte afgeleide producten geboekt worden zoals vermeld in de waarderingsregels van de Vennootschap;
- > er zich van vergewissen dat de Boekhouding alle getekende documenten met betrekking tot de gecontracteerde afgeleide producten tijdig ontvangt (deze documenten moeten trouwens tegelijkertijd aan de Interne Audit overgemaakt worden);
- > er zich van vergewissen dat de gegevens vermeld in de maandelijkse verslagen correct en volledig zijn;
- > semestrieel rapporteren aan het Auditcomité en de Raad van Bestuur.

Rekening houdend met het feit dat het Fonds voor Spoorweginfrastructuur op 1 januari 2005 voor een totaal bedrag van € 7,4 miljard schulden en bijbehorende afgeleide producten overneemt van de NMBS is het duidelijk dat de overblijvende contracten, gezien de van kracht zijnde interne reglementering, nog slechts een marginale invloed zullen uitoefenen op de prijs-, krediet-, liquiditeits- en kasstroomrisico's van de Maatschappij.

We danken de heer Vande Lanotte, Vice-premier en Minister van Begroting en Overheidsbedrijven, de heer Anciaux, Minister van Mobiliteit en Vervoer en de heer Landuyt, Minister van Mobiliteit voor de steun die zij tijdens het voorbije dienstjaar aan de NMBS hebben verleend en voor de belangstelling die zij voor alle aspecten van de spoorwegexploitatie hebben getoond.

We danken ook de leden van de Beheersorganen en van het Directiecomité voor hun bijdrage tot het beheer en de leiding van onze Maatschappij.

Met haar drie nieuwe ondernemingen, drie managementteams en drie raden van bestuur beschikt de NMBS-groep, die op 1 januari 2005 uit deze nieuwe structuur ontstond, over vele troeven en kan zij aanspraak maken op een bepalende rol in de Europese spoorwegcontext.

Onze bijzondere dank gaat naar het personeel, op alle niveaus in de onderneming, dat zich geestdriftig en bekwaam heeft ingezet om zijn taak te vervullen, mee te werken aan de veranderingen en de toekomstige uitdagingen aan te gaan om de NMBS-groep een leidende rol te laten spelen in het mobiliteitslandschap van morgen.

De bijdrage van eenieder binnen de nieuwe NMBS-groep zal meer dan ooit een essentieel element vormen voor het succes van de onderneming.

Opgemaakt in de vergadering van 29 april 2005

DE RAAD VAN BESTUUR





Corporate Governance



Dit hoofdstuk, dat integraal deel moet uitmaken van het jaarverslag 2004, is gewijd aan wat doorgaans Corporate Governance genoemd wordt. Het heeft tot doel informatie te verstrekken over de werkingsregelen van de Maatschappij in het licht van de principes van *Corporate Governance*.

Raad van Bestuur

Toestand vóór het Koninklijk besluit van 19 november 2004

Samenstelling

De Raad is samengesteld uit 10 leden, met inbegrip van de gedelegeerd bestuurder. Ten minste een derde van zijn leden moeten van het andere geslacht zijn (artikel 162 bis § 1 van de wet van 21 maart 1991). De taalpariteit is nageleefd.

De Raad was als volgt samengesteld:

- > de heer Alain DENEEF, voorzitter van de Raad,
- > de heer Karel VINCK, gedelegeerd bestuurder,
- > mevrouw Monique ALAERTS-VAN DEN BULCKE, bestuurder,
- > de heer Eddy BRUYNINCKX, bestuurder,
- > de heer Antoon COLPAERT, bestuurder,
- > de heer Jean-Claude DEHOVRE, bestuurder,
- > de heer Marc HEUGHEBAERT, bestuurder,
- > mevrouw Dominique OFFERGELD, bestuurder,
- > mevrouw Geertje SMET, bestuurder,
- > mevrouw Magali VERDONCK, bestuurder.

Hoofdfunctie die in 2004 buiten de NMBS wordt uitgeoefend door de niet-uitvoerende bestuurders

- > De heer Alain DENEEF, bestuurder en afgevaardigd bestuurder van verschillende ondernemingen,
- > Mevrouw Monique ALAERTS-VAN DEN BULCKE, economiste - adjunct-kabinetschef van Michel Foret, Waals Gewestminister voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Milieu,
- > De heer Eddy BRUYNINCKX, directeur-generaal en afgevaardigd bestuurder van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen,
- > De heer Antoon COLPAERT, havencommissaris - Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap,
- > De heer Jean-Claude DEHOVRE, voorzitter van de Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Wallonië,
- > De heer Marc HEUGHEBAERT, burgerlijk ingenieur,
- > Mevrouw Dominique OFFERGELD, adviseur van de Vice-Eerste Minister en Minister van Buitenlandse Zaken Louis Michel, adjunct directeur van de Minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid Marc Verwilghen, schepen van de stad Vielsalm,
- > Mevrouw Geertje SMET, inspecteur-generaal van Financiën
- > Mevrouw Magali VERDONCK, Politiek adviseur van Evelyne Huytebroeck, de Minister van het Brussels Gewest belast met Milieu, Energie en Waterbeleid.

Situatie tussen 22 november 2004 en 31 januari 2005

De Raad was als volgt samengesteld:

- > Mevrouw Dominique OFFERGELD, voorzitter van de Raad,
- > de heer Karel VINCK, gedelegeerd bestuurder,
- > de heer Eddy BRUYNINCKX, bestuurder,
- > de heer Antoon COLPAERT, bestuurder,
- > de heer Jean-Claude DEHOVRE, bestuurder,
- > de heer Jean-Claude FONTINOY, bestuurder,
- > mevrouw Geertje SMET, bestuurder,
- > mevrouw Magali VERDONCK, bestuurder,
- > mevrouw Marianne VERGEYLE, bestuurder,
- > de heer Melchior WATHELET, bestuurder.

Hoofdfunctie die in 2004 buiten de NMBS werd uitgeoefend door de nieuw benoemde niet-uitvoerende bestuurders

- > de heer Jean-Claude FONTINOY, expert op het kabinet van de Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën Didier Reynders
- > mevrouw Marianne VERGEYLE, Coordinator Bioforum
- > de heer Melchior WATHELET, Universiteitsprofessor

Ingevolge het eervol ontslag van de heer. Karel VINCK en van mevrouw. Dominique OFFERGELD, benoemden de koninklijke besluiten van 28 januari, voor de NMBS Holding:

- > de heer Jannie HAEK als gedelegeerd bestuurder en lid van de Raad,
- > de heer Jean-Claude FONTINOY als voorzitter van de Raad
- > en mevrouw. Catherine GERNAY als bestuurder.

Geldende regelen voor de benoeming van de bestuurders, hun ontslag en de vernieuwing van hun mandaat

Overeenkomstig artikel 162 bis van de wet van 21 maart 1991 en artikel 12 van de statuten dat daarnaar verwijst, worden de bestuurders benoemd voor een hernieuwbare termijn van zes jaar.

Bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad benoemt de Koning een aantal bestuurders in verhouding tot het aantal stemmen dat verbonden is aan de aandelen die de Staat bezit. Aangezien de Belgische Staat ruimschoots meerderheidsaandeelhouder van de NMBS is, worden alle leden van de Raad door de Koning benoemd.

De bestuurders worden gekozen overeenkomstig de complementariteit van hun competentie inzake financiële en boekhoudkundige analyse, juridische aspecten, hun kennis van de vervoersector, hun deskundigheid inzake mobiliteit, personeelsstrategie en sociale relaties.

De voorzitter van de Raad wordt onder de bestuurders benoemd bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

Ze kunnen slechts ontslagen worden bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

Wanneer een plaats openvalt, hebben de overige bestuurders het recht om voorlopig in de vacature te voorzien tot een definitieve benoeming gebeurt.

De gedelegeerd bestuurder wordt benoemd door de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, voor een hernieuwbare termijn van zes jaar. Hij wordt ontslagen door de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad (artikel 162 quater van de wet van 21 maart 1991).

Einddatum van de mandaten van de bestuurders

De bestuurders verliezen hun mandaat van rechtswege op de leeftijd van 65 jaar (artikel 162 septies van de wet van 21 maart 1991). De toepassing van dit artikel werd voor dhr. Karel VINCK opgeschort tot aan het einde van zijn mandaat.

De mandaten van de leden van de Raad van Bestuur in zijn huidige samenstelling nemen een einde op 22 november 2010.

Werking

Frequentie van de vergaderingen

“De Raad vergadert zo dikwijls als het belang van de Maatschappij het vereist en ten minste viermaal per jaar” (artikel 13 van de statuten). De Raad van Bestuur vergadert in principe op de laatste vrijdag van elke maand. Er worden buitengewone vergaderingen georganiseerd om specifieke dossiers te bespreken.

In 2004 is de Raad van Bestuur 19 keer bijeengekomen.

Bevoegdheden

De bevoegdheden van de Raad zijn vastgelegd in artikel 17 van de wet van 21 maart 1991:

“§ 1. De Raad van Bestuur is bevoegd om alle handelingen te verrichten die nodig of dienstig zijn tot verwezenlijking van het doel van het overheidsbedrijf.

De Raad van Bestuur houdt toezicht op het beleid van het Directiecomité. Het Directiecomité doet op geregelde tijdstippen verslag aan de Raad.

De Raad, of zijn Voorzitter, onverminderd de bevoegdheden van laatstgenoemde, hem toegekend krachtens artikel 18 § 5 (van de wet van 21 maart 1991), kan op elk ogenblik van het

Directiecomité een verslag vragen betreffende de activiteiten van het bedrijf of sommige ervan”.

Besluitvorming in de Raad

Quorum: “De Raad kan slechts geldig besluiten nemen indien de meerderheid van zijn leden de vergadering bijwoont. Indien geen voldoende aantal leden op de Raadszitting aanwezig is, kan een tweede, uiterlijk binnen veertien dagen gehouden vergadering, met dezelfde agenda als de eerste, geldig besluiten nemen, welk ook het aantal aanwezige leden zij”, (artikel 13 lid 5 en 6 van de statuten).

Meerderheid: “De besluiten van de Raad worden bij meerderheid van stemmen van de aanwezige leden genomen. Bij staking van stemmen is de stem van de Voorzitter beslissend” (artikel 13 lid 7 en 8 van de statuten).

“In uitzonderlijke gevallen, wanneer de dringende noodzakelijkheid en het belang van de vennootschap zulks vereisen, en behalve in de door de wet uitgesloten gevallen, kunnen de besluiten van de Raad van Bestuur worden genomen bij eenparig schriftelijk akkoord van de bestuurders” (artikel 13 lid 10 van de statuten).

Gedurende het jaar 2002 heeft de Raad deze methode niet toegepast.

Charter van de Bestuurder

Teneinde de bestuurders te helpen bij de uitvoering van hun opdracht, met naleving van de regelen van onafhankelijkheid, bekwaamheid, ethiek en integriteit, heeft de Raad op zijn vergadering van 28 april 2000 het *“Charter van de bestuurder van de NMBS”* goedgekeurd.

Dit charter geldt voor de leden van de Raad van Bestuur van de NMBS alsook voor iedere door de NMBS in een vennootschap aangeduide bestuurder.

Bij de uitoefening van zijn functies verbindt de bestuurder zich ertoe:

In alle omstandigheden onafhankelijk te handelen

De bestuurder verbindt zich ertoe in alle omstandigheden zijn onafhankelijkheid van analyse, beslissen en handelen te behouden en alle rechtstreekse of onrechtstreekse druk te verwerpen die op hem kan uitgeoefend worden en die kan uitgaan van bestuurders of van de directie van de vennootschap, van bepaalde aandeelhoudersgroepen, van schuldeisers, van leveranciers en in het algemeen van om het even welke derde.

De bestuurder verbindt zich ertoe van de vennootschap of van ondernemingen die er rechtstreeks of onrechtstreeks mee verbonden zijn, geen abnormale voordelen te verwachten of te aanvaarden, waarvan zou kunnen beschouwd worden dat ze zijn onafhankelijkheid in het gedrang brengen.

Indien hij meent dat een eventuele beslissing van de Raad de vennootschap schade kan berokkenen, verbindt de bestuurder zich ertoe duidelijk uiting te geven aan zijn verzet en alle middelen aan te wenden teneinde de Raad te overtuigen van de pertinentie van zijn standpunt.

Daartoe, en rekening houdend met het feit dat ontslag het uiteindelijke gevolg van zijn verzet kan zijn, zal hij achtereenvolgens overwegen:

- > de redenen van zijn verzet en de schadelijke gevolgen van de eventuele beslissing van de Raad voor de vennootschap uiteen te zetten;
- > indien nodig het advies van beroepsmensen te doen vragen;
- > te vragen dat, indien de aard van de beslissing zulks toelaat, deze tot een volgende vergadering van de Raad zou uitgesteld worden, teneinde het mogelijk te maken zijn standpunt te onderzoeken;
- > te vragen dat zijn standpunt, dat hij schriftelijk zal meegedeeld hebben, in bijlage bij de notulen van de Raad zou gevoegd worden;
- > een bijzondere vergadering van de raad te vragen om dit punt te bespreken.

In geval van ontslag zal de bestuurder de andere bestuurders, de revisor, de eventuele openbare controle-overheid en de algemene vergadering der aandeelhouders inlichten over de redenen van dit ontslag, waarbij hij dient te vermijden vertrouwelijke informatie openbaar te maken.

Actief te waken over de belangen van de vennootschap

De bestuurder verbindt zich ertoe actief te waken over de belangen van de vennootschap, in het besef dat hij zowel een individuele als een collectieve rol te vervullen heeft voor de goede werking ervan.

De bestuurder verbindt zich ertoe een behoorlijke kennis van de vennootschap en van haar economische, sociale en juridische context te verwerven.

De bestuurder verbindt zich ertoe zijn invloed, zijn actiemiddelen en zijn beoordelingsvermogen derwijze aan te wenden dat de vennootschap haar waarde kan optimaliseren, en dit op duurzame, verantwoordelijke en loyale wijze.

Te waken over de efficiënte werking van de Raad van Bestuur

De bestuurder erkent dat het aan de Raad behoort, op voorstel van de directie, de opdrachten en waarden van de vennootschap te definiëren, haar strategische doelstellingen te bepalen, het management te benoemen, de structuren op te zetten om de doelstellingen te kunnen verwezenlijken, te waken over de uitvoering van het ondernemingsplan en over de controle van de vennootschap, en de nodige uitleg te verstrekken aan de aandeelhouders. De bestuurder verbindt zich ertoe erop toe te zien dat de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de Raad van Bestuur en van de directie duidelijk

vastgelegd zijn, en meer bepaald dat de aan de directie verleende beheersbevoegdheden duidelijk zijn omlijnd.

De bestuurder verbindt zich ertoe te verifiëren dat de Raad de vennootschap en de activiteit van haar directie daadwerkelijk controleert; hij zal er in het bijzonder op letten:

- > dat niemand in de vennootschap een discretionaire bevoegdheid kan uitoefenen zonder controle;
- > dat het intern controle-orgaan van de vennootschap efficiënt werkt;
- > dat de directie volledig en zonder terughoudendheid meewerkt om de controle door de Raad mogelijk te maken.

De bestuurder verbindt zich ertoe zich ervan te vergewissen dat de Raad regelmatig bijeenkomt en tijdig voldoende informatie bekomt opdat de bestuurders naar behoren zouden kunnen beraadslagen.

De bestuurder verbindt zich ertoe de vergaderingen van de Raad nauwgezet bij te wonen.

De belangen van alle aandeelhouders te beschermen

De bestuurder verbindt zich ertoe te verifiëren dat de beslissingen van de vennootschap uitsluitend in haar maatschappelijk belang genomen worden.

De bestuurder verbindt zich ertoe te verifiëren dat de beslissingen van de vennootschap geen groep aandeelhouders bevoordelen ten nadele van een andere.

De bestuurder verbindt zich ertoe te verifiëren dat er, binnen de grenzen die verenigbaar zijn met wat in commercieel opzicht en vanuit concurrentie-oogpunt noodzakelijk is, correcte informatie wordt verstrekt over de door de vennootschap gevoerde strategieën en in het algemeen over alle belangrijke onderwerpen die haar aanbelangen, inzonderheid in crisismomenten.

Rekening te houden met de gewettigde verwachtingen van alle partners van de vennootschap (gemeenschap, klanten, kaderleden, werknemers, leveranciers en schuldeisers)

De bestuurder erkent dat de vennootschap en haar verschillende partners, naast hun contractuele verbintenissen, vertrouwensrelaties hebben aangeknoopt en wederzijdse morele verplichtingen hebben aangegaan, en dat, hoewel hij in de eerste plaats de belangen van de vennootschap en van haar aandeelhouders moet beschermen, hij niet uit het oog mag verliezen dat in het belang van de vennootschap deze wederzijdse relaties en morele verplichtingen moeten onderhouden worden.

De bestuurder verbindt zich ertoe zich ervan te vergewissen dat de directie van de vennootschap de belangen, standpunten en verwachtingen van haar partners kent, dat er procedures worden opgezet om deze relaties te beheren en dat er met deze partners correcte en periodieke communicatie is.

De bestuurder verbindt zich ertoe de Raad aan te moedigen om, in een optiek van langetermijnbelang van de vennootschap, bij zijn beslissingen rekening te houden met de impact ervan op het milieu, de sociale betrekkingen, de concurrentieregelen, de bescherming van de verbruikers.

Te waken over de nakoming door de vennootschap van haar verplichtingen en verbintenissen, van de wetten, reglementen en deontologische voorschriften

De bestuurder verbindt zich ertoe zich ervan te vergewissen dat de vennootschap te allen tijde haar wettelijke en reglementaire verplichtingen nakomt.

Ieder conflict tussen zijn rechtstreekse of onrechtstreekse persoonlijke belangen en die van de vennootschap te vermijden

De bestuurder verbindt zich ertoe dat de belangen van de vennootschap en van al haar aandeelhouders in alle omstandigheden voorrang hebben op zijn rechtstreekse of onrechtstreekse persoonlijke belangen.

De bestuurder verbindt zich ertoe de Raad vooraf volledig te informeren over ieder belangenconflict waarin hij rechtstreeks of onrechtstreeks zou kunnen betrokken zijn en zich te onthouden van deelname aan de debatten en aan de besluitvorming over de materies in kwestie.

Ingeval een bestuurder, die in de Raad in feite een derde vertegenwoordigt, een mogelijkheid van conflict zou vaststellen tussen de belangen van deze derde en die van de vennootschap, zal hij dit medelen aan de Raad, die zal beslissen of hij mag deelnemen aan de debatten en aan de besluitvorming over de materies in kwestie.

De bestuurder verbindt zich ertoe geen aandelen van zijn vennootschap of van verbonden ondernemingen, rechtstreeks of onrechtstreeks te kopen of te verkopen op grond van vertrouwelijke informatie waarover hij wegens zijn functie beschikt, wanneer deze informatie, indien openbaar gemaakt, een invloed van betekenis kan hebben of zou kunnen gehad hebben op de waarde van deze aandelen.

Onbehoorlijk gebruik van informatie en misbruik van voorkennis te vermijden

De bestuurder verbindt zich ertoe zich strikt te richten naar de preventieve en repressieve regelen inzake misbruik van voorkennis die voor hem gelden.

De bestuurder verbindt zich ertoe zonder toelating van de Raad geen informatie waarover hij wegens zijn functie in de vennootschap beschikt, rechtstreeks of onrechtstreeks te verspreiden.

De bestuurder verbindt zich ertoe geen onbehoorlijk gebruik te maken van informatie waarover hij wegens zijn functie in de vennootschap beschikt, ongeacht of hij er al dan niet persoonlijk voordeel bij heeft en of de vennootschap al dan niet benadeeld wordt.

De bestuurder verbindt zich ertoe geen informatie waarvan hij weet dat ze verkeerd of bedrieglijk is, rechtstreeks of onrechtstreeks te verspreiden.

De bestuurder verbindt zich ertoe erover te waken dat informatie die niet publiek gekend is en die, als dit wel het geval mocht zijn, een invloed van betekenis op de waarde van de aandelen van de vennootschap zou hebben, niet verspreid wordt bij derden die zouden kunnen aangezet worden of ertoe zouden kunnen aanzetten aandelen van de vennootschap te kopen of te verkopen.

Zijn beroepsbekwaamheden voortdurend te ontwikkelen

De bestuurder verbindt zich ertoe zijn beroepsbekwaamheden derwijze te ontwikkelen dat hij in een voortdurend veranderende omgeving een hoog niveau van deskundigheid behoudt.

De geest van het onderhavige charter te onderschrijven

De bestuurder verbindt zich ertoe het onderhavige charter te onderschrijven en de geest ervan in acht te nemen, in het besef dat geen enkele code alle mogelijke situaties kan omvatten en dat de situaties die niet expliciet door het charter verboden worden, niet noodzakelijk worden aanbevolen.

De bestuurder verbindt zich ertoe, wanneer er zich een nieuwe of niet door het charter behandelde situatie voordoet, met gezond verstand de principes van integriteit, onafhankelijkheid, gerechtigheid en professionalisme toe te passen waarop het onderhavige charter gegrondvest is.



Directiecomité

Samenstelling

Artikel 162 quater van de wet van 21 maart 1991 bepaalt dat "Het Directiecomité van de NMBS is samengesteld uit de gedelegeerd bestuurder en de directeurs-generaal. Het aantal directeurs-generaal wordt bepaald door de Raad van Bestuur. Het Directiecomité wordt voorgezeten door de gedelegeerd bestuurder".

De taalpariteit is nageleefd overeenkomstig artikel 16 van de wet van 21 maart 1991.

Krachtens de wet en de statuten behoort de gedelegeerd bestuurder tot een andere taalrol dan de voorzitter van de Raad van Bestuur (artikel 162 bis § 5 wet 21 maart 1991).

De Raad van 27 september 2002 heeft het aantal directeurs-generaal op 10 vastgesteld en de directeurs-generaal benoemd.

Het Directiecomité is als volgt samengesteld:

- > de heer Karel VINCK, gedelegeerd bestuurder,
- > de heer Vincent BOURLARD, directeur-generaal Patrimonium,
- > de heer Jean DENAYER, directeur-generaal Materieel,
- > de heer Daniel DEROCHETTE, directeur-generaal Treinen,
- > de heer Marc DESCHEEMAECKER, directeur-generaal Goederen,
- > de heer Luc LALLEMAND, directeur-generaal Financiën,
- > de heer Antoine MARTENS, directeur-generaal Operaties,
- > de heer Alex MIGOM, directeur-generaal Netwerk,
- > de heer Leo PARDON, directeur-generaal Reizigers,
- > de heer Jean-Marie RAVIART, directeur-generaal Infrastructuur,
- > de heer Tony VAN DEN BERGHEN, directeur-generaal Human Resources.

Alle leden van het Directiecomité vervullen een voltijdse functie binnen de NMBS of in het kader van de vertegenwoordiging van de NMBS (artikel 162 quater wet 21 maart 1991).

Ingevolge het vertrek van de heer MARTENS, die werd gepensioneerd op 1 april 2004, besliste de Raad van 2 april 2004 om hem niet voorlopig te vervangen. De functies van directeur-generaal Operaties werden verzekerd door de heer VINCK.

In zijn samenstelling met 9 resterende directeurs-generaal en de gedelegeerd bestuurder, beantwoordde het Directiecomité nog steeds aan de vereiste taalpariteit.

In het kader van de reorganisatie van de NMBS legde de Raad van 17 november 2004 het aantal directeurs-generaal van de NMBS-Holding vast op vier en benoemde de heren BOURLARD, VAN DEN BERGHEN en MIGOM.

De Raad van 4 februari 2005 benoemde voorlopig de heer BECHET tijdens de duur van de procedure voor de oproep van kandidaatsstelling om de vierde post van directeur-generaal in te vullen.

Ingevolge het eervol ontslag van de heer Karel VINCK, werd de heer Jannie HAEK bij het koninklijk besluit van 28 januari 2005 benoemd als gedelegeerd bestuurder van de NMBS-Holding.



Geldende regelen voor hun benoeming en hun ontslag

De directeurs-generaal worden benoemd door de Raad van Bestuur, op voorstel van de gedelegeerd bestuurder en na het advies te hebben ingewonnen van het Benoemings- en Bezoldigingscomité. Dit laatste moet vooraf een consultancybureau in human resources dat losstaat van de NMBS hebben geraadpleegd.

Ze worden afgezet door de Raad van Bestuur (artikel 162 quater van de wet van 21 maart 1991).

De leden van het Directiecomité, met uitzondering van de gedelegeerd bestuurder voor zijn lopend mandaat, verliezen van rechtswege hun mandaat op de leeftijd van 65 jaar (artikel 162 septies van de wet van 21 maart 1991).

Werking

Frequentie van de vergaderingen

De vergaderingen van het Directiecomité worden in principe elke week gehouden, gewoonlijk op maandag. In het jaar 2004 is het Directiecomité 54 keer bijeengekomen.

Bevoegdheden

Overeenkomstig artikel 162 ter van de wet van 21 maart 1991, *“is het Directiecomité belast met het dagelijks bestuur en de vertegenwoordiging wat dat bestuur aangaat, alsmede met de uitvoering van de beslissingen van de Raad van Bestuur.*

De leden van het Directiecomité vormen een college. Zij kunnen de taken onder elkaar verdelen”.

Vertegenwoordiging

Overeenkomstig artikel 162 quater van de wet van 21 maart 1991 vertegenwoordigen de directeur-generaal, die daartoe werd aangesteld door de

Raad van Bestuur, en de gedelegeerd bestuurder gezamenlijk de onderneming in al haar handelingen, met inbegrip van de vertegenwoordiging in rechte.

Alle akten van beheer of akten die de onderneming verbinden worden gezamenlijk ondertekend door de gedelegeerd bestuurder en de directeur-generaal die daartoe werd aangesteld door de Raad van Bestuur.

Deze directeur behoort tot een andere taalrol dan de gedelegeerd bestuurder.

Ingevolge de goedkeuring van de Programmawet van 24 december 2002, die onder meer de wet van 21 maart 1991 wijzigt, kan de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de handelingen bepalen waarvan de goedkeuring afwijkt van dit artikel.

De Raad van 27 september 2002 heeft de heer Vincent BOURLARD aangeduid als directeur-generaal die houder is van de dubbele handtekening, met ingang van 1 november 2002.

Auditcomité

Het bestaan van dit Comité is bij wet vastgelegd in artikel 161 ter.

Samenstelling

Het Comité bestaat uit vier bestuurders, andere dan de gedelegeerd bestuurder, die aangeduid zijn door de Raad van Bestuur. Er is taalpariteit.

Situatie vóór het Koninklijk Besluit van 19 november 2004

De leden van het Comité waren:

- > mevrouw Dominique OFFERGELD, voorzitter van het Auditcomité,
- > de heer Eddy BRUYNINCKX,
- > de heer Antoon COLPAERT,
- > mevrouw Magali VERDONCK.

Situatie tussen 22 november 2004 en 31 januari 2005

Het Comité was als volgt samengesteld:

- > mevrouw Geertje SMET voorzitter van het Auditcomité,
- > de heer Eddy BRUYNINCKX,
- > de heer Jean-Claude FONTINOY,
- > de heer Melchior WATHELET.

Ingevolge het koninklijk besluit van 28 januari 2005 dat de heer Jean-Claude FONTINOY benoemt tot voorzitter van de Raad van Bestuur, heeft de Raad van 4 februari 2005 mevrouw Catherine GERNAY aangeduid ter vervanging van voornoemde.

De voorzitter van de Raad van Bestuur, de gedelegeerd bestuurder en de verantwoordelijke van de Interne Audit kunnen op de vergaderingen uitgenodigd worden met raadgevende stem.

Overeenkomstig de Programmawet van 24 december 2002 *"kan de Algemene Vergadering, op voorstel van de Raad van Bestuur, een extern auditeur aanduiden opdat hij eveneens met raadgevende stem zou deelnemen aan de vergaderingen van dit Comité"*. Op zijn vergadering van 3 februari 2003 heeft het Auditcomité beslist dat er slechts punctueel en niet permanent een beroep dient gedaan op een extern auditeur. Er werd geen extern auditeur aangeduid.

Werking

Frequentie van de vergaderingen

Het Auditcomité komt op geregelde tijdstippen bijeen. De voorzitter van het Comité kan bijzondere vergaderingen bijeenroepen om het Auditcomité zijn opdracht naar behoren te laten uitvoeren. In het jaar 2004 is het Comité 10 keer bijeengekomen.

Bevoegdheden

Het Auditcomité vervult de taken waarmee de Raad van Bestuur het belast. Bovendien oefent het de volgende bevoegdheden uit:

- > de Raad bijstaan via het onderzoek van financiële informatie, met name de jaarrekeningen, het jaarverslag en de tussentijdse verslagen. Het staat in voor de betrouwbaarheid en de integriteit van de financiële verslagen inzake risicobeheer. Het brengt aan de Raad advies uit over deze rekeningen;
- > een evaluatie maken van, toezien op en zich uitspreken over het interne controlesysteem van de Maatschappij en de door het College van Commissarissen geformuleerde vaststellingen en aanbevelingen terzake;
- > het jaarlijks auditprogramma goedkeuren en

- beraadslagen over de verslagen van de auditopdrachten evenals over de activiteitenverslagen van de Interne Audit, de aanbevelingen en de door het management ondernomen acties als antwoord op deze aanbevelingen onderzoeken;
- > de wijze beoordelen waarop de risico's waaraan de Maatschappij en de geconsolideerde ondernemingen binnen de groep zijn blootgesteld, worden geëvalueerd door de Directie en de Interne Audit;
- > toezien op de coördinatie van de werkzaamheden van de Interne Audit, van deze die aan externe consultants werden toevertrouwd en van deze van het College van Commissarissen;
- > de structuur en het budget van de Interne Audit voorstellen wat de aspecten personeel en materieel betreft;
- > het Charter van de Interne Audit goedkeuren;
- > aan de Raad een advies verstrekken over de aanduiding van de verantwoordelijke van de Interne Audit;
- > aan de Raad een advies verstrekken over de benoeming van de revisoren en over hun erelonen.

Het Auditcomité brengt jaarlijks verslag uit bij de Raad van Bestuur.

Benoemings- en Bezoldigingscomité

Het bestaan van het Benoemings- en Bezoldigingscomité is nu vastgelegd in artikel 161 ter van de wet van 21 maart 1991.

Samenstelling

Volgens de Programmawet van 24 december 2002 bestaat dit Comité uit vier bestuurders, waaronder de voorzitter van de Raad, die het Comité voorzigt, en de gedelegeerd bestuurder. Er is taalpariteit.

Situatie vóór het Koninklijk Besluit van 19 november 2004

Overeenkomstig de beslissing van de Raad van 17 januari 2003, was het Comité als volgt samengesteld: De leden zijn:

- > De heer Alain DENEFF, voorzitter van het Benoemings- en Bezoldigingscomité,
- > De heer Karel VINCK,
- > Mevrouw Monique ALAERTS - VAN DEN BULCKE,
- > De heer Marc HEUGHEBAERT.

Mevrouw Geertje SMET en de heer Jean-Claude DEHOVRE werden op de vergaderingen met raadgevende stem uitgenodigd.

Situatie tussen 22 november 2004 en 31 januari 2005

De Raad van 1 december 2004 heeft beslist om de samenstelling van het Comité als volgt te wijzigen:

- > Mevrouw Dominique OFFERGELD, voorzitter van het Benoemings- en Bezoldigingscomité,
- > De heer Karel VINCK,
- > De heer Jean-Claude DEHOVRE,
- > Mevrouw Marianne VERGEYLE.

Ingevolge de wijziging van de samenstelling van de Raad door de koninklijke besluiten van 28 januari 2005, wordt de heer FONTINOY voorzitter van het Benoemings- en Bezoldigingscomité in plaats van mevrouw OFFERGELD en vervangt de heer Jannie HAEK de heer Karel VINCK, vanaf 1 februari 2005.

Werking

Frequentie van de vergaderingen

Het Comité vergadert zo dikwijls als de belangen van de Maatschappij het vereisen. Het is in 2004 acht keer bijeengekomen.

Bevoegdheden

Het Comité brengt een advies uit over de kandidaturen die door de gedelegeerd bestuurder worden voorgedragen met het oog op de benoeming van de leden van het Directiecomité.

Het doet voorstellen aan de Raad m.b.t. de bezoldiging en de voordelen die worden toegekend aan de leden van het Directiecomité en aan de hogere kaderleden. Het volgt deze kwesties op de voet (artikel 161 ter § 4 van de wet van 21 maart 1991).

Bovendien vervult het de taken waarmee het door de Raad wordt belast.



Strategisch Comité

Dit Comité werd opgericht bij de wet van 22 maart 2002 houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 (artikel 161 ter §§ 1, 5, 6 en 7 van de wet van 21 maart 1991).

Die bepalingen werden aangepast ingevolge de goedkeuring van de programmawetten van 24 december 2002 en 9 juli 2004 en het Koninklijk Besluit van 18 oktober 2004.

Dit Comité werd op 20 december 2002 geïnstalleerd.

Samenstelling

Volgens artikel 161 ter § 1 van de wet van 21 maart 1991 bestaat dit Comité uit:

- > de tien leden van de Raad van Bestuur;
- > vier leden van het Directiecomité, bij wie de gedelegeerd bestuurder niet is inbegrepen;
- > zes leden die de vakorganisaties vertegenwoordigen die zijn aangesloten bij een inter-professionele organisatie die zetelt in de Nationale Arbeidsraad.

De leden van het Comité vormen een college. Zij kunnen hun taken onder elkaar verdelen. Er is taalpariteit.

Het Strategisch Comité wordt door de gedelegeerd bestuurder voorgezeten.

De Raad van 17 januari 2003 heeft de heren BOURLARD, LALLEMAND, MARTENS en VAN DEN BERGHEN aangeduid als leden van het Strategisch Comité rekening houdend met de functies die ze uitoefenen binnen de Directie. Ingevolge het vertrek van de heer MARTENS, die op 1 april 2004 werd gepensioneerd, heeft de Raad van 2 april de heer DESCHEEMAECKER, directeur-generaal Goederen, aangeduid als lid van het Strategisch Comité.

Met de koninklijke besluiten van 18 oktober en 19 november 2004 werden de heren VERMEULEN, BOSSICART, GELMINI, GOOSSENS, DALNE en VAN LAETHEM aangeduid als vertegenwoordigers van de vakorganisaties.

Om geldig te zijn samengesteld, moet het Strategisch Comité ten minste tien benoemde leden tellen. Het ontbreken, tot de maanden oktober en november, van de koninklijke besluiten houdende de benoeming van de vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties heeft de werking van het Comité niet verhinderd aangezien de tien leden van de Raad en de vier leden van het Directiecomité benoemd waren. Het Comité kan leden van het Directiecomité uitnodigen, die met raadgevende stem zetelen.

Geldende regelen voor hun benoeming en hun ontslag

(artikel 161 ter § 5 wet 21 maart 1991)

De als leden van de Raad aangeduide bestuurders zijn automatisch lid van het Strategisch Comité.

Tussen de vertegenwoordigers van de vakorganisaties worden de zes zetels verdeeld in functie van hun respectieve vertegenwoordiging binnen de NMBS. Tot de telling in 2008 vertegenwoordigen de in lid 2, 3e gedachtestreepje, bedoelde zes leden de vakorganisaties die zijn aangesloten bij een interprofessionele organisatie die zetelt in de Nationale Arbeidsraad. Elke organisatie moet minstens één vertegenwoordiger hebben. Indien een organisatie meer dan één vertegenwoordiger heeft, wordt elke taalrol vertegenwoordigd.

Deze vertegenwoordigers worden benoemd door de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Minister-raad, op voorstel van de vakorganisaties. Ze worden benoemd voor een hernieuwbare termijn van zes jaar.

Ze worden ontslagen door de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

De vier directeurs-generaal worden aangeduid door de Raad van Bestuur.

Rekening houdend met de nieuwe structuur en het feit dat het Strategisch Comité een comité is van de NMBS-Holding, heeft de Raad van 4 februari 2004 de 4 directeurs-generaal van de NMBS-Holding aangeduid als leden van het Strategisch Comité vanaf 1 februari 2005.

Werking

Bevoegdheden

Volgens artikel 161 ter § 6 van de wet van 21 maart 1991, is het Strategisch Comité, onverminderd de bevoegdheden die worden toegekend aan de Raad van Bestuur en aan het Directiecomité, bevoegd voor:

- > de uitwerking, de onderhandeling en de opvolging van de uitvoering van het meerjarige investeringsplan;
- > het uitbrengen van een voorafgaand advies aangaande het sluiten van het beheerscontract van de onderneming en het opvolgen van de uitvoering van dat beheerscontract
- > het uitbrengen van een voorafgaand advies aangaande de beslissingen van de Raad van Bestuur over alle maatregelen die de tewerkstelling op middellange en lange termijn kunnen beïnvloeden;
- > het uitbrengen van een voorafgaand advies aangaande de beslissingen van de Raad inzake algemene bedrijfsstrategie, dochterondernemingen, processen van fusies en overnames, algemeen personeels- en investeringsbeleid, het ondernemersplan, de evolutie van jaarlijkse financiën en budgetten en de verdediging van de concurrentiepositie op voorwaarde dat die beslissingen een impact hebben op lange termijn.

Inzake de opvolging van de uitvoering van het meerjarige investeringsplan en van het beheerscontract, overhandigt het Comité een jaarlijks evaluatieverslag aan de Minister die bevoegd is voor de Spoorwegen.

Besluitvorming

Quorum: Om geldig zitting te houden, moet het Strategisch Comité een quorum van ten minste tien leden hebben.

Meerderheid: De beslissingen worden genomen met gewone meerderheid van stemmen. De onthoudingen worden niet in aanmerking genomen. Bij staking van stemmen is de stem van de Voorzitter beslissend.

Frequentie van de vergaderingen

Dit Comité vergadert telkens wanneer er door de Raad beslissingen dienen te worden genomen over strategische materies waarvoor het voorafgaand advies van het Comité vereist is en telkens wanneer het beheerscontract of het ondernemingsplan dienen te worden besproken.

In 2004 vergaderde dit Comité 15 keer.

Sturingscomité

Het Sturingscomité werd bij de NMBS opgericht door de Algemene Vergadering van 28 mei 2004. Het bestaan van het Sturingscomité is voorzien in de artikels 29 en 30 van de statuten.

Samenstelling

Dit Comité is samengesteld uit de gedelegeerd bestuurder, de gedelegeerd bestuurder van de NMBS Vervoer en de gedelegeerd bestuurder van de infrastructuurbeheerder en drie leden die door de Nationale Paritaire Commissie werden benoemd op eensluidend advies van de erkende vakorganisaties die een aantal leden voorstellen in verhouding tot hun vertegenwoordiging binnen de Nationale Paritaire Commissie (artikel 29 van de statuten). Het wordt voorgezeten door de gedelegeerd bestuurder (artikel 30 van de statuten). Tot de benoeming van de gedelegeerd bestuurders van INFRABEL en van de NMBS werd de deelname aan het Sturingscomité functioneel uitgeoefend door de Directeur Financiën en de Directeur Human Resources.

Het Comité was als volgt samengesteld :

- > de heer Karel VINCK, voorzitter van het Sturingscomité,
- > de heer Luc LALLEMAND,
- > de heer Tony VAN DEN BERGHEN,
- > de heer José DAMILOT,
- > de heer M. BOVY,
- > de heer J. DIGNEFFE

Ingevolge de benoemingen van de heer LALLEMAND tot gedelegeerd bestuurder van INFRABEL en de heer DESCHEEMAECCKER tot gedelegeerd bestuurder van de NMBS, is het Comité als volgt samengesteld:

- > de heer Karel VINCK, voorzitter van het Sturingscomité,
- > de heer Luc LALLEMAND,
- > de heer Marc DESCHEEMAECCKER,
- > de heer José DAMILOT,
- > de heer M. BOVY,
- > de heer J. DIGNEFFE

Ingevolge het eervol ontslag van de heer Karel VINCK, werd de heer Jannie HAEK bij koninklijk besluit van 28 januari 2005 benoemd tot gedelegeerd bestuurder van de NMBS Holding met ingang van 1 februari 2005.

Werking

Bevoegdheden

Het Comité is bevoegd voor het begeleiden van de ontwikkeling van nieuwe structuren, de ondernemingsplannen, met uitzondering van de punten 3 en 4 bedoeld in artikel 200 § 2 van het koninklijk besluit houdende hervorming van de structuren van operationeel beheer.

Het legt ter goedkeuring aan de Raad van Bestuur een verslag voor over de operationele coherentie van het systeem (artikel 30 van de statuten).

Frequentie van de vergaderingen

Het Comité vergadert minstens een keer per maand. Het kan door elk lid of door het directiecomité worden bijeengeroepen. Het directiecomité of elk lid kan punten op de agenda plaatsen (artikel 30 van de statuten).



Oriënteringscomité

Dit Comité werd opgericht bij de wet van 22 maart 2002 houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 (artikelen 161 quater en 161 quinquies). Dit Comité werd op 16 januari 2003 geïnstalleerd.

Samenstelling

Volgens artikel 161 quinquies van de wet van 21 maart 1991 bestaat dit Comité uit:

- > de leden van de Raad van Bestuur,
- > zes vertegenwoordigers, leden van de gewestelijke vervoermaatschappijen, nl.:
 - > mevrouw Ingrid LIETEN en de heer Eddy MINNAERT van De Lijn,
 - > de heren Jean-Claude PHLIPO en Jean-Marc VANDENBROUCKE van de SRWT,
 - > de heren Alain FLAUSCH en Steven VANACKERE van de MIVB.

Geldende regelen voor hun benoeming en hun ontslag

De als leden van de Raad aangeduide bestuurders zijn automatisch leden van het Oriënteringscomité.

De modaliteiten voor benoeming en ontslag van de vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoermaatschappijen zijn vastgelegd in een samenwerkingsakkoord.

Deze vertegenwoordigers worden benoemd door de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, op voorstel van de respectieve Gewesten. Het koninklijk benoemingsbesluit dateert van 21 oktober 2002.

Ze worden ontslagen door de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, op voorstel van de Gewesten.

Werking

Bevoegdheden

Overeenkomstig artikel 161 quinquies van de wet van 21 maart 1991, brengt het Oriënteringscomité adviezen uit en formuleert het voorstellen en bezwaren betreffende alle maatregelen die een invloed kunnen hebben op de samenwerking met de gewestelijke vervoermaatschappijen.

Het onderzoekt bovendien de gevolgen van het meerjarige investeringsplan voor de mobiliteit en voor de verbindingen met de lokale vervoersmodi.

Frequentie van de vergaderingen

Het Comité komt bijeen wanneer een dossier dat onder zijn bevoegdheid valt, door de Raad wordt besproken.

In het jaar 2004 is dit Comité 2 keer bijeengekomen.

Krachtens het koninklijk besluit van 19 oktober 2004 werd dit Comité vanaf 1 januari 2005 afgeschaft door het opheffen van de artikelen 161 quater en 161 quinquies van de wet van 21 maart 1991, die respectievelijk voorzagen in de oprichting, de samenstelling en de bevoegdheden van dit Comité.



Controle

Regeringscommissaris

Artikel 162 nonies van de wet van 21 maart 1991 bepaalt het volgende:

“De NMBS staat onder de controlebevoegdheid van de Minister onder wie de Spoorwegen ressorteren. Deze controle gebeurt door bemiddeling van een Regeringscommissaris, die wordt benoemd en ontslagen door de Koning, op de voordracht van de betrokken Minister”.

De Regeringscommissaris voor de NMBS was Mevrouw Christine SERVATY.

De commissaris wordt uitgenodigd op alle vergaderingen van de Raad van Bestuur, het Directiecomité, het Strategisch Comité en het Oriënteringscomité en heeft er raadgevende stem. Bovendien neemt de commissaris met raadgevende stem deel aan de vergaderingen van het Auditcomité. (artikel 161 ter § 3 van de wet van 21 maart 1991).

De Regeringscommissaris waakt over de naleving van de wet, van het organiek statuut van het overheidsbedrijf en van het beheerscontract. Hij/zij ziet er op toe dat het beleid van de NMBS, inzonderheid wat het beleid bij toepassing van artikel 13 van de wet van 21 maart 1991 betreft, de uitvoering van de taken van openbare dienst niet in het gedrang brengt.

Hij/zij brengt verslag uit bij de Minister onder wie de NMBS ressorteert. Hij/zij brengt eveneens verslag uit bij de Minister van Begroting aangaande alle beslissingen van de Raad van Bestuur, het Directiecomité, het Strategisch Comité of het Oriënteringscomité die een weerslag hebben op de algemene uitgavenbegroting van de Staat.

De Regeringscommissaris tekent binnen een termijn van vier dagen beroep aan bij de Minister onder wie de NMBS ressorteert, tegen elke beslissing die strijdig is met de wet, het organiek statuut of het beheerscontract. Deze termijn wordt onderbroken door wettelijke feestdagen, zaterdagdagen en zondag. Het beroep is opschortend.

Krachtens het koninklijk besluit van 3 februari 2005 werd de heer Marc BOEYKENS benoemd als Regeringscommissaris bij de NMBS Holding vanaf 4 februari 2005.

College van Commissarissen

Artikel 25 van de wet van 21 maart 1991 bepaalt het volgende:

"De controle op de financiële toestand, op de jaarrekening en op de regelmatigheid, vanuit het oogpunt van de wet en van het organiek statuut, van de verrichtingen weer te geven in de jaarrekening, wordt in elk autonoom overheidsbedrijf opgedragen aan een College van Commissarissen dat vier leden telt. De leden van het College voeren de titel van commissaris".

Het College bestaat uit vier leden, waarvan twee door het Rekenhof onder zijn leden benoemd worden en de twee andere door de Algemene Vergadering benoemd worden onder de leden van het Instituut van Bedrijfsrevisoren.

De leden van het College zijn:

- > de heer Herman VAN IMPE, Voorzitter van het College, bedrijfsrevisor
- > de heer Michel DELBROUCK, bedrijfsrevisor
- > de heer Michel DE FAYS, lid van het Rekenhof
- > de heer François VANSTAPEL, Voorzitter van het Rekenhof

Ze worden benoemd voor een hernieuwbare termijn van zes jaar. De duur van het mandaat moet, in voorkomend geval, in de statuten worden bepaald. De Algemene Vergadering van 31 december 2004 legde de duur van het mandaat van de leden van het College van Commissarissen vast op 3 jaar voor de NMBS-Holding.

De mandaten verstrijken,

- > voor de heer VAN IMPE, op de Algemene Vergadering die zal gehouden worden in 2009,
- > voor de heer DELBROUCK, op de Algemene Vergadering die gehouden wordt in 2009.

De controle van de geconsolideerde jaarrekening en van de jaarrekeningen van de dochterondernemingen

De geconsolideerde jaarrekening wordt gecontroleerd door revisoren aangeduid door de Algemene Vergadering op voorstel van de Raad van Bestuur en mits akkoord van de Nationale Paritaire Commissie. Hun mandaat heeft een duur van 3 jaar en is hernieuwbaar.

Op de Algemene Vergadering van 30 mei 2003 werden aangeduid:

- > de vennootschap VAN IMPE & ASSOCIATES,
- > de vennootschap DELBROUCK & Cie,
- > de vennootschap PRICE WATERHOUSE COOPERS REVISEURS D'ENTREPRISES.

Hun mandaat zal verstrijken op de Algemene Vergadering van 2006.



Bezoldiging van de leden van de beheersorganen

Bezoldiging van de bestuurders

De Algemene Vergadering van 19 juli 2002 heeft de hieronder uiteengezette principes vastgelegd om de bezoldigingen van de bestuurders, de gedelegeerd bestuurder uitgezonderd, te bepalen.

De brutobezoldiging van de voorzitter bestaat uit een vast jaarlijks gedeelte van € 40 000 en een variabel gedeelte dat bestaat uit de zitpenningen voor de vergaderingen.

Deze zitpenningen bedragen:

- > € 1 000 per Raad;
- > € 400 per Comité waaraan hij deelneemt;
- > € 800 per Comité dat hij voorzit (Oriënteringscomité – Benoemings- en Bezoldigingscomité).

Bovendien geniet hij een jaarlijkse vergoeding van € 4 000 voor werkingskosten.

De bezoldiging van de andere bestuurders bestaat uit een vast jaarlijks gedeelte van € 15 000 en een variabel gedeelte dat bestaat uit de zitpenningen.

Deze zitpenningen bedragen:

- > € 500 per Raad;
- > € 400 per vergadering van de andere Comités.

Bovendien ontvangen ze een jaarlijkse vergoeding van € 2 000 voor werkingskosten.

De aanwezigheid op de vergaderingen is een noodzakelijke vereiste voor het ontvangen van de zitpenningen.

Het globale bedrag dat voor het jaar werd toegekend aan de bestuurders en aan de voorzitter beloopt:

- > € 244 308,70 voor het vast gedeelte en zitpenningen voor de Raad,
- > € 19 200,48 voor de zitpenningen voor het Auditcomité,
- > € 16 426,08 voor de zitpenningen voor het Benoemings- en Bezoldigingscomité,
- > € 11 546,40 voor de zitpenningen voor het Strategisch Comité en voor het Oriënteringscomité.

Bezoldiging van de directeurs-generaal

De Raad heeft de bezoldiging van de leden van het Directiecomité vastgesteld.

Sinds 1 november 2002 omvat het bezoldigingssysteem:

- > een vast gedeelte, nl.:
 - > het basisloon;
 - > de maandelijks toegekende beheerstoelage;
 - > de functievergoeding: maandelijks forfaitair bedrag.
- > een variabel gedeelte, nl.:
 - > de functietoelage: 0 tot 100 % van het basisjaarloon. Het toekenningspercentage wordt door het Benoemings- en Bezoldigingscomité vastgesteld op voorstel van de gedelegeerd bestuurder, en voor het eerst op 1 november 2002, rekening houdend met de moeilijkheidsgraad en de sociale complexiteit van de uitgeoefende functie. Het percentage wordt elk jaar herzien;
 - > de productiviteitspremie: variabel volgens een beoordelingscoëfficiënt van 0 tot 3. Er wordt tweemaal per jaar (juni - december) een evaluatie gemaakt door de heer gedelegeerd bestuurder en voorgesteld aan het Benoemings- en Bezoldigingscomité. De evaluatie wordt gebaseerd op de verwezenlijking van de vooropgestelde doelstellingen.

Het variabel gedeelte vertegenwoordigt gemiddeld ongeveer 30 % van de bezoldiging.

Het vakantiegeld, de jaarpremie en de eventuele andere toelagen en vergoedingen worden bepaald volgens de geldende reglementaire bepalingen. De contractuelen genieten een groepsverzekering.

Het globaal brutobedrag dat werd toegekend aan de leden van het Directiecomité, de gedelegeerd bestuurder inbegrepen, voor het jaar 2004 is € 3 263 913,05.

Mandaten in de dochtervennootschappen en vennootschappen met deelneming

Ondernemingen waarin mandaten uitgeoefend werden
(rechtstreekse of onrechtstreekse deelnemingen)
door leden van de beheersorganen of door personeel van de NMBS

IFB
EUROSTATION
EURO LIEGE TGV
TUC RAIL
HST-Fin (tot 19/09/04)
RAILTOUR
SEA RAIL
TRANSURB & TECHNIRAIL
Woningkrediet voor Spoor mannen
Creosoteer Centrum van Brussel
Vastgoedmaatschappij Frankrijkstraat
PUBLIFER
AUTOCARE (tot 15/01/2003)
RAILTOUR TO
E.B.T.
S.C.T. NOORD
I.C.F.
I.C.WEST
T.R.W.
Thalys International
EUROFIMA
Bureau Central de Clearing
GEIE/EEsv EURATEL
I.C.R.R.L.
D.P.M.L.
BENE RI
SYNYTIGO (ex BENE IT)
EUROSTAR GROUP
FRIGOSUISSE
BRUSSEL-ZUID
HIT RAIL
Charleroi Dry Port
Terminal Athus
CNC

R.K.E.
Coil Terminal
Fachbeirat Haeger & Schmidt International GmbH
IFB Service Center
ACIMAR (in liquidatie)
Brussels Port Invest
Rail Infra Logistics
Woodprotect Belgium
Dry Port Dunkerque (in liquidatie)
Rail-Web
GIE/ESV NEN
GIE/ESV INTERMAN
UNILOG
EURO IMMO STAR
CNC FERRY BOATS INTERMODAL
N.F.T.I.
GIE/ESV O.C.H.Z.
Tuc Romania
Tijdelijke vereniging Transurb-Tuc
Liège Logistics Intermodal
Saima Avandero SpA
ABX LOGISTICS (France) SA
ABX LOGISTICS GmbH
ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH
ABX LOGISTICS (Portugal) Lda
Eurofrete Lisboa Lda
Fachbeirat Rheinkraft International
Transpiedade transitatrios Lda
ABX LOGISTICS GROUP
Gruppo SAIMA Avandero srl
ABX LOGISTICS/Saima NV
ABX LOGISTICS (Espagne) SA
ABX LOGISTICS Worldwide NV
ABX LOGISTICS (Americas) Inc.



Leden van de beheersorganen of van het personeel van de NMBS die mandaten hebben uitgeoefend

12 leden van de beheersorganen (huidige en vroegere) en 34 personeelsleden van de NMBS hebben mandaten uitgeoefend.

Bezoldigingen

De vastgestelde brutobezoldigingen belopen € 69 006,92.

Het Directiecomité van 21/02/2005 heeft beslist dat de bediende van eender welke graad, die een mandaat van beheerder in een van de filialen uitoefent, geen bezoldiging voor dat mandaat mogen ontvangen. Het comité heeft gewenst dat de filialen dezelfde politiek toepassen.





Vervoersactiviteiten

Het binnenlands reizigersvervoer

Meer reizigers aantrekken (+ 6,5% in 2004)

De klanten binden en tevreden stellen

De dienstkwaliteit verhogen

De indicatoren stijgen (stiptheid, voldoening)

De evolutie van het verkeer

Voor het zesde jaar op rij gaan de indicatoren van het volume van het binnenlands reizigersvervoer erop vooruit. In 2004 vertoonde het binnenlands reizigersvervoer een verdere toename, tot 7 328 miljoen reizigers-km (r-km). De stijging bedraagt 6,5% in aantal reizigers en 5,8% in r-km. Na neutralisatie van het vervoer in 2003 met de Bonus Pass (getrouwheidsactie - treinkaarten) en de Sorry Pass (compensatie staking) bereikt de stijging 7,9% in aantal reizigers en 7,6% in r-km.

In 2004 steeg het aantal reizigers met 2,3% in het segment Passes en biljetten en met 9,1% in dat van de treinkaarten. De tariefopbrengsten van het verkeer zijn toegenomen, respectievelijk met 5,8% en 12,4%.

Binnen het segment van de Passes en de biljetten is de opmerkelijkste evolutie die van de Key Card, waarvan het kilometerverkeer met een factor twaalf vermenigvuldigd is. Bovendien nam het verkeer met de Railpass, de weekendbiljetten, de dagtrips eveneens toe met respectievelijk 29,4%, 16,3% en 12,6%, wat ver boven de evoluties van het vorige jaar uitstijgt.

Het kilometerverkeer met treinkaarten stijgt met 11,3% tegenover 2003. Algemeen wordt een gevoelige toename van het verkeer met jaartreinkaarten vastgesteld.

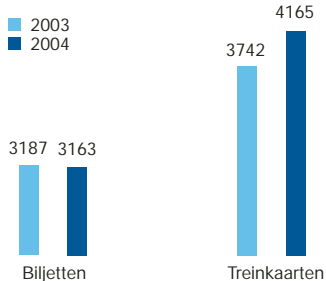
Wat de trajecttreinkaarten betreft, werd er voor de klassieke formules een stijging in r-km opgetekend van 14%.

Voor de schooltreinkaarten (+0,7% in r-km) zijn de dagelijkse verplaatsingen op het niveau gebleven van 2003 en het verkeer met de "Campus"-formule is gestegen met 10,1%.

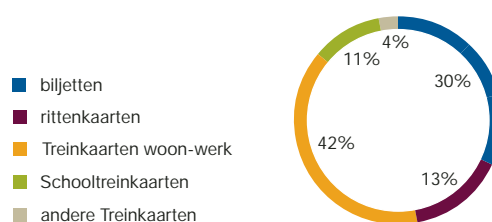
Het verkeer met de andere treinkaarten neemt toe met 13,8 % in r-km, vooral onder invloed van de net-treinkaarten en de treinkaarten beheer, die er 17,5 % op vooruit gaan.

De financiële bijdrage van de Staat voor de opdracht van openbare dienst "Binnenlands vervoer van reizigers met de treinen van de gewone dienst" (artikel 33 van het beheerscontract) bedroeg € 370,2 miljoen en de tariefmaatregelen opgelegd door artikel 33bis (kosteloos vervoer voor kinderen van 6 tot minder dan 12 jaar, voordeeltarief voor de schooltreinkaarten voor jongeren van minder dan 18 jaar, voorkeurtarief voor senioren van 65 jaar en ouder) werden gecompenseerd ten belope van € 12,9 miljoen. De tussenkomst in de getrouwheidsactie ten gunste van de klanten met een treinkaart bedroeg € 10,9 miljoen. Wat de compensatie betreft van de vermindering die werd toegekend in het raam van de getrouwheidsactie voor treinkaarthouders, heeft de Staat bijgedragen ten belope van € 2 miljoen. Globaal is de door de Staat toegekende financiële enveloppe gestegen met 2,4%.

Biljetten en Treinkaarten (miljoen reizigers-km)

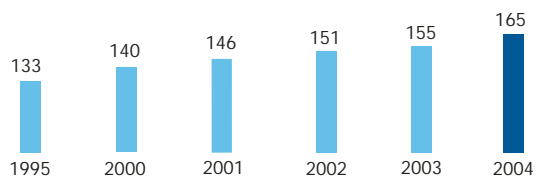


Verdeling van het verkeer per categorie van vervoerbewijzen (reizigers-km)

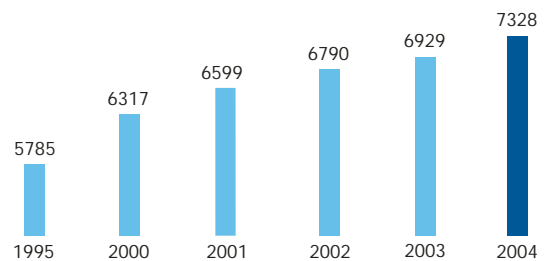




**Binnenlands reizigersverkeer
(miljoen reizigers)**



**Binnenlands reizigersverkeer
(miljoen reizigers-km)**



Binnenlands reizigersverkeer	2004	2003	Vershil	Vershil %
Aantal reizigers (miljoen)	165,0	154,9	10,1	6,5
Aantal reizigers-km (miljoen)	7 328	6 929	399	5,8
Verkeersopbrengsten (duizend euro)	377 437	347 545	29 892	8,6
Staatsbijdrage voor opdracht van openbare dienst (duizend euro)	396 227	387 091	9 136	2,4
Totale omzet (duizend euro)	794 711	756 312	38 399	5,1
Gemiddelde rit van een reiziger (km)	44,4	44,7	-0,3	-0,7
Aantal reizigers per trein (klassieke treinen binnenland en internationaal)	104,7	100,8	3,9	3,9



Het vervoersaanbod

Het vervoerplan werd aangepast op 13 juni en 12 december 2004 op basis van de permanente evaluatie van de evolutie van de vraag en de bijkomende technische middelen.

De belangrijkste wijzigingen zijn :

Aanpassingen aan de dienstregelingen op 13 juni 2004

> Lijn Oostende – Brussel - Leuven - Luik - Eupen/Aken

De werken op de lijnen 36/37 en in het station Luik vereisten een wijziging van de dienstregelingen en/of haltes van de IC A en de IC D.

> Bijdrage tot de duurzame mobiliteit in het raam van het plan "Minder Hinder" in Antwerpen

Nieuwe stopplaatsen in het district Noordoost:

Op lijn 15 werden twee bijkomende stopplaatsen in dienst gesteld. De eerste was de heropening van Zolder; de tweede is de geheel nieuwe "Park and Ride Wolfstee" waarvan het doel is de files te ondervangen tijdens de werken aan de Ring van Antwerpen.

Zolder ligt op de lijn 15bis tussen Heusden en Hasselt en wordt bediend door een trein/uur in de week en een trein om de 2 uur in het weekend.

Wolfstee ligt op de lijn 15 tussen Bouwel en Herentals op een km van de E313.

In de week stopt er een trein per uur, aangevuld met piekurtreinen. Tijdens het weekend wordt deze stopplaats niet bediend.

In dezelfde zin werd, in het vormingsstation Antwerpen-Noord, Blokpost 9 omgebouwd tot reizigersstation om de werken op de Ring van Antwerpen het hoofd te bieden en kreeg het de naam Antwerpen-Haven.

Deze stopplaats wordt in de week bediend door 8 retourtreinen tussen Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Haven. In het weekend is Antwerpen-Haven alleen bereikbaar voor NMBS-personeel.

De stopplaats Schelle op de lijn 52 Puurs – Boom – Antwerpen werd opnieuw opengesteld. Ze ligt tussen Niel en Hemiksem en wordt in de week bediend door een trein per uur, aangevuld met piekurtreinen.

Uitbreiding van het treinaanbod van en naar Antwerpen-Noorderdokken in de week

Deze maatregel werd genomen in het raam van de werken aan de Ring van Antwerpen opdat Antwerpen-Noorderdokken zijn functie als draaischijf voor het verkeer rond de Haven zou kunnen bewaren (aansluitingen met bedrijfsbussen, bussen van De Lijn en aanzienlijke parkeermogelijkheden).

's Morgens wordt het aanbod uitgebreid naar de Noorderdokken en 's avonds vanuit de Noorderdokken. Het gaat om 35 extratreinen, inclusief de treinen van en naar Antwerpen-Haven.

De helft van die treinen zijn P-treinen waarvan het traject wordt doorgetrokken naar Noorderdokken. Het gevolg hiervan is dat deze stopplaats makkelijk bereikbaar wordt zonder tussenstops vanuit verschillende richtingen op bepaalde momenten van de dag.

Uitbreiding van de capaciteit van de zitplaatsen door de indienststelling van de nieuwe dubbeldeksrijtuigen (M6)

> Op de relatie Brussel – Namen – Aarlen – Luxemburg (IC J) werd een derde stel van rijtuigen M6 ingelegd.

> 1 heen en terug op de relatie Moeskroen – Schaarbeek (IC H) sinds februari 2004,

> 1 heen en terug tijdens de piek op de relatie Quévry – Schaarbeek sinds augustus 2004.



Aanpassingen aan de dienstregeling op 12 december 2004

Aanpassing van verschillende treinen ingevolge het verloop van de werkzaamheden, waaronder de voornaamste:

> **Relatie Charleroi-Zuid – Antwerpen-Centraal in het weekend**

Ingevolge de werken op lijn 25 en de indienststelling van de M6-rijtuigen is er een extra aansluiting ingelegd tussen Antwerpen-Centraal met de L-trein naar Essen.

> **Relatie Rijsel – Namen – Hasselt (IC D) en Hasselt – Antwerpen (IR c) tijdens het weekend**

Ingevolge de infrastructuurwerken op lijn 130 tussen Charleroi en Namen, werden de treindienstregelingen op de Waalse as aangepast. Dat hield het volgende in:

- > Een betere stiptheid van de treinen van de IC D en betere aansluitingen;
- > Verzekeren van aansluiting in Namen van de IC D van Luik met de IC J naar Luxemburg;
- > Onderbreking van de aansluiting te Luik-Guillemins tussen de IC D vanuit Namen en de stoptrein naar Verviers – weinig klanten betrokken.

De treinen IC D rijden verder naar Hasselt en de treinen IR c hebben Hasselt als eindstation in plaats van Luik-Guillemins.

Ondanks de werkzaamheden, wordt een verbetering van de stiptheid verwacht op de Waalse as tijdens het weekend.

> **L-treinen Leuven – Antwerpen in het weekend**

Ingevolge de werken die in de sector Holsbeek worden uitgevoerd, werd een nieuwe regeling ingesteld voor de weekenddienst van de L-treinen Leuven – Antwerpen.

De totale rittijd tussen Leuven en Wezemaal neemt met 9 minuten toe vanwege het feit dat de L-treinen, in de nieuwe regeling, 7 minuten in Aarschot stoppen. Voor de andere haltes op deze relatie, is de toename van de rittijd beperkter.

> **Relatie Cityrail Eigenbrakel – Aalst in de week**

Ingevolge de GEN-werken zijn de vertrektijden van de CityRailtreinen vanuit Eigenbrakel met 15 tot 18 minuten vervoegd. Aankomst 6 tot 9 minuten vroeger in Denderleeuw en 5 minuten vroeger in Aalst.

Bijgevolg werd de dienstregeling van sommige P-treinen op de lijnen 60 en 50 lichtjes gewijzigd.

Er werden kleine wijzigingen aangebracht aan het verkeer van sommige piekurtreinen met een geringe bezetting.

De voorstadsbediening van Brussel

In 2004 werden de eerste belangrijke stappen gezet in de aanleg van het Gewestelijk Expresnet rond Brussel:

- > Op basis van het vervoerplan van december 2006 zal de Federale Regering de aanvulling waarborgen van het exploitatietekort voor een treinaanbod van twee treinen per uur over de hele dag op zes spoorlijnen naar Brussel.
- > De Staat biedt tevens financiële garanties voor de aankoop van 50 GEN-motorstellen met een optie voor 107 extra motorstellen. In de loop van 2004 stelde de NMBS een functioneel bestek op voor de aankoop van motorstellen.
Er dienden vijf constructeurs offertes in voor 8 types van GEN-treinen. De NMBS zal in de loop van 2005 de verschillende offertes onderzoeken.



Een nieuw commercieel beleid

Na 2003, het overgangsjaar op commercieel vlak, kreeg een nieuwe aanpak concrete vorm in 2004 waarbij continuïteit gewaarborgd werd.

In 2004 werd het product- en tarievgamma twee keer aangepast: op 1 februari en op 1 oktober.

De wijzigingen die bestaan in aanpassingen en vereenvoudigingen van de tarieven, hebben het gamma transparanter en aantrekkelijker gemaakt voor de klant.

Op 1 februari stegen de prijzen met 3,12% (afgeronde prijzen): 3,1% voor de biljetten en 3,2% voor de Passes en de treinkaarten.

Op 1 oktober voerde de NMBS de tweede fase van de tariefvereenvoudiging door. De Multi Pass en de Ozonkaart verdwenen uit het tarievgamma terwijl de dienstregelingsbeperkingen die golden voor andere meerreizenkaarten "Go Pass" en "Rail Pass" werden opgeheven, wat leidde tot beperkte prijsverhogingen. Het commerciële tarief dat 50% biedt, werd beperkt tot de ritprijs die geldt voor de Rail Pass (1ste en 2de klas). De nieuwe verminderingskaart 50% was nog slechts voor een jaar te verkrijgen maar tegen een verminderde prijs (€ 100 i.p.v. € 150). De prijs van de jaarlijkse valideringen van de treinkaarten werd verhoogd en opgetrokken tot tien keer (i.p.v. 9 keer) de prijs van een maandelijksse validering.

De in binnenverkeer gehanteerde prijzen blijven laag, ondanks die twee tariefaanpassingen, wanneer ze worden vergeleken met die van de buurnetten (het prijzniveau van de NMBS ligt lager dan dat van het Europese gemiddelde) of met de werkelijke gebruikskosten van een privévoertuig.

Naast die "interne" aanpassingen hebben een reeks maatregelen, ingesteld door de politieke overheid, eveneens een grote rol gespeeld.

De getrouwheidsactie voor de treinkaarthouders werd geleidelijk afgebouwd om te eindigen op 1 januari 2005 (met behoud van het saldo van de elektronische portefeuille).

Bovendien zette de NMBS de actie "gratis woon-werkverkeer" als volgt in de praktijk om: wanneer een werkgever zich ertoe verbindt om 80% van de prijs van een treinkaart voor zijn rekening te nemen (voor het aandeel NMBS), neemt de Staat de overige 20% voor zijn rekening. Aldus rijden sedert 1 maart heel wat werknemers (federale ambtenaren, bedienden van BIAC, Belgocontrol, Belgacom en De Post) kosteloos met de trein.

Sedert 1 juli valt de MIVB-toeslag bij de treinkaarten eveneens onder deze maatregel.

Sinds 1 januari 2005 werd deze kosteloosheidsmaatregel uitgebreid naar de privésector. Bovendien kozen meer en meer klanten voor jaarlijkse valideringen.

Het potentieel van het internationaal vervoer over korte afstand bleef niet onaangeboord: sedert 30 augustus commercialiseert de NMBS het Trampoline-biljet (volwassenen) dat een dag geldig is. Dit biljet geldt op de lijnen Doornik – Rijsel en Kortrijk/Moeskroen – Rijsel.

Langetermijnstrategie

Er werd een langetermijnstrategie uitgewerkt.

Die strategie werd vervolgens het voorwerp van onderhandelingen met alle "stakeholders" van de NMBS.

Die strategie moet toelaten meer reizigers aan te trekken, de getrouwheid van de bestaande klanten te bestendigen en vollediger aan hun wensen tegemoet te komen, waarbij de inkomsten toenemen.

Dat heeft zich vertaald in enkele opmerkelijke initiatieven:

- > In de loop van het eerste semester en in het raam van de campagne "Minder Hinder" heeft de NMBS zich gericht tot de pendelaars die zich met de auto verplaatsen en rond Antwerpen rijden. Ze werden geïnformeerd over de omvang (in de 1ste fase) van de werkzaamheden op de Ring van Antwerpen en er werd hen een alternatieve verplaatsingsoplossing geboden in de vorm van een uitgebreider "treinaanbod" (extra-treinen en heropening van stopplaatsen). Aangezien die actie erop gericht was klanten voor de trein te winnen, niet alleen tijdens de werken maar tevens en vooral om ze na die werkzaamheden te behouden, zullen die inspanningen in 2005 worden verdergezet;
- > Een week voor de start van de "week van de mobiliteit" heeft de NMBS een sensibiliseringsactie opgezet voor de automobilisten die dagelijks voor hun werk naar Brussel pendelen. Op de Brusselse kruispunten werden zowat 10.000 folders verspreid. Die folders bevatten een bon die recht gaf op een bijzonder gunstige prijs voor een "testreis" met de trein;
- > Op 8 maart ging de biljettenverkoop via Internet officieel van start (e-ticketing met afdruk van het biljet thuis). Sedertdien zijn 65.000 biljetten via dit distributiekanaal aan de man gebracht wat een opbrengst betekent van ongeveer 600.000 €. Op 25 oktober werd het systeem uitgebreid met de bestelling en de betaling van de valideringsbiljetten van de trajecttreinkaarten, nettreinkaarten en schooltreinkaarten met levering via de post;
- > Tussen 26 oktober en 22 november liep de "Speed"-campagne. Die bijzonder uitgebreide campagne legt de nadruk op de rittijdwinst (minimaal 10 minuten winst tegenover de auto) op 8 relaties naar Brussel, Antwerpen of Gent;
- > Het aantal inschrijvingen op de actie "Go Pass Gate" is in 2004 gestegen en bereikte 26.688. Van de 6.042 nieuwe inschrijvingen, vonden er 3.025 plaats in november ingevolge de campagne "Go Pass Gate" en de nieuwe website die hieraan werd gewijd. De verkoop van dit vervoerbewijs reageerde zeer positief op de reclame-inspanningen voor deze nieuwe website alsook op de afschaffing van de beperking van het tijdsgebruik vanaf 1 oktober;
- > Sedert juli verkopen de boekhandels van de "Alvadis"-keten de Go Pass, Rail Pass en de Key Card;
- > Er werden diverse studies verricht, met name inzake de tevredenheid van de klanten, hun prioriteiten betreffende de dienstverlening in de stations en aan boord van de treinen en hun motivering om de trein te nemen voor hun woon-werkverkeer. Bovendien werden ook de autependelaars ondervraagd om hun redenen aan te geven waarom ze de trein niet gebruiken.





De kwaliteit

Klantentevredenheid

Net als de vorige jaren werden enquêtes gevoerd onder de klanten om hun tevredenheid te meten. Die enquêtes hadden betrekking op een reeks aspecten van de dienstverlening, voornamelijk de stiptheid van de treinen, de informatie in de stations en in de treinen, het comfort en de netheid van het materieel alsook het ont-haal door het personeel in de stations en in de treinen. Voor deze aspecten ging de globale beoordeling van de klanten van 7,25/10 naar 7,44/10.

In 2004 leverden alle indicatoren betere scores op dan het voorgaande jaar.

De grootste verbetering was merkbaar op het vlak van de netheid van de treinen waar de score ging van 6,42/10 in 2003 naar 6,70/10 in 2004. Die verbetering is het resultaat van een proces dat enkele jaren gele-den van start ging.

Hetzelfde fenomeen doet zich voor inzake de stiptheid waar de cijfers stijgen van 6,74/10 in 2003 naar 7,00/10 in 2004.

Stiptheid van het verkeer

De stiptheid van het spoorverkeer is in de loop van 2004 verbeterd. Het stiptheidspercentage bedraagt 95,7% (95,3 in 2003) na neutralisatie van de vertragingen te wijten aan overmacht, de uitvoering van grote investeringswerken en de langdurige snelheidsverminderingen vanwege veiligheidsredenen (artikel 59 van het beheerscontract).

Voor het derde opeenvolgende jaar haalt de NMBS de vastgelegde norm. Zonder neutralisatie, bedragen de stiptheidscijfers 93,2%, hetzij een verbetering met 0,6% tegenover 2003.

Internationaal blijft de NMBS deel uitmaken van de beste spoornetten inzake stiptheid.

Het aantal storingen op het vlak van de infrastructuur is gedaald t.o.v. 2003, en hun invloed is met 20% afgenomen.

Ongeveer 25% van de vertragingen is te wijten aan derden. Hoewel de NMBS weinig of geen invloed heeft op dat vlak, spant zij zich in om zoveel mogelijk de gevolgen ervan te beperken.

Onder de oorzaken van die vertragingen zijn er meer bepaald de zelfmoorden of zelfmoordpogingen, bom-alarmen, ongevallen met derden aan overwegen, schade aan overwegininstallaties, vandalisme, agressie en slechte weersomstandigheden.

Netheid van de treinen

Wat de netheid betreft, werd er aanzienlijke vooruitgang geboekt. In de loop van 2004 werden er nieuwe werkmethoden ontwikkeld en aangepast. Dankzij een eenvormig meetsysteem, kon het in acht nemen van de netheidscriteria continu worden opgevolgd.

Het resultaat van die maatregelen werd vergeleken met de perceptie van de netheid die in de kwaliteits-barometer is vastgelegd.



Voldoende zitplaatsen

In 2004 werden aanzienlijke inspanningen geleverd om de reizigers meer zitplaatsen te kunnen aanbieden door de indienststelling van nieuw materieel, vernieuwd materieel en ook dankzij de opvolging in real time van de treinsamenstelling en de bezettingsgraad, waardoor het aanbod soepeler aan de vraag kan worden aangepast.

City Rail

Op 15 december 2003 werden er 5 voorstadsrelaties rond Brussel officieel opengesteld. De richtsnoeren van het project City Rail zijn, onder andere, de indienststelling van vernieuwde tweeledige motorstellen, een dagelijkse opvolging van de treinsamenstelling, van de stiptheid en van de bezettingsgraad alsook de regelmatige opvolging van de netheid in de treinen en in de stations. Die opvolgingen worden gegarandeerd, enerzijds dankzij de informatie van de treinbegeleiders via SMS en anderzijds dankzij de aanstelling van een kwaliteitsverantwoordelijke. De vastgestelde onregelmatigheden leiden tot het nemen van de nodige maatregelen. Sedert maart 2004 zijn de vijf relaties geïntegreerd in de enquêtes van de kwaliteitsbarometer en de treinbezettingen worden specifiek opgevolgd. Bovendien worden de stiptheid, de treinsamenstelling, de netheid van de stations, het type van ingezet rollend materieel en zijn netheid permanent opgevolgd.



Treinbegeleiding

Aanwervingen, basisopleiding en permanente opleiding

Om de natuurlijke afvloeiingen te compenseren, werden er 104 treinbegeleiders aangeworven. Die bedienden volgen een basisopleiding van 97 dagen. Tijdens die basisopleiding, alsook tijdens de permanente opleiding, wordt de nadruk gelegd op de omhaalrol van de treinbegeleider. Hij is de ambassadeur van de NMBS, maar is ook belast met de veiligheid, het comfort van de reiziger en de ontvangsten.

Dienstverlening en professionele houding

Naast het bijbrengen van de vereiste technische kennis en de kennis van de producten, omvat de basisopleiding een bijzondere module, met name de "professionele houding van de begeleider".

Deze module omvat volgende thema's:

- > functie en profiel van de treinbegeleider;
- > preventie en houding;
- > transactionele analyse;
- > communicatie;
- > respect en begrip voor buitenlandse culturen;
- > conflictenbeheer.

Speciale controlebrigades

Terwijl de speciale controlebrigades enkel in en rond Brussel opereerden, is hun actiegebied geleidelijk uitgebreid. Voortaan zijn nieuwe brigades actief vanuit Luik, Namen en Aarlen. Begin 2005 volgen Antwerpen, Brugge, Kortrijk en Bergen.

Real Time informatie

Het project "IRT" (verbetering van de informatie in real time) is permanent geworden. Er werd in het bijzonder aandacht besteed aan het opsporen van "zwakke schakels" bij het verspreiden van informatie, zodat die efficiënter kan worden beheerd. Bij de permanente opleidingen, maken de aspecten inzake de verspreiding van informatie eveneens deel uit van specifieke trainingen.

Coaching

Het project "coaching" werd opgezet in 2004. De "coaching" (er is een coach per 40 treinbegeleiders) moet de begeleiders in staat stellen zich beter in hun vak te kunnen ontplooien en de "bottom-up"-communicatie vergemakkelijken en wel zo dat het beleid van de informatieverbreiding en de klantgerichtheid permanent kan worden aangepast.

Ibis

De eerste draagbare terminals die de IVETTE-toestellen vervangen, doen hun intrede op het terrein. Sedert 14 september werken zes treinbegeleiders tijdens de pilootfase voortdurend met een nieuw IBIS-toestel. De treinbegeleiders die ondertussen hun basisopleiding hebben voltooid, werken eveneens uitsluitend met die nieuwe toestellen, zodat er eind december al 51 toestellen verdeeld over 6 verschillende depots operationeel waren.

De nieuwe toepassing zal veelvuldige mogelijkheden openen voor de verbetering van de dienstkwaliteit en van de koppeling met het "route management" alsook met de materieelbeheerders. Het zal mogelijk zijn efficiënter de treinsamenstellingen en hun bezetting op te volgen. De verslagen inzake defect materieel en disfuncties die een impact hebben op het comfort van de reizigers, kunnen eveneens makkelijker worden gemeld.

Het internationale reizigersvervoer

Europa vormt de nieuwe dimensie voor verplaatsingen
Hogesnelheidsverkeer : meer dan 30% van de omzet van de reizigersactiviteit van de NMBS en 77% van het internationale verkeer
Sedert de start is dit verkeer met 80% toegenomen

De evolutie van het vervoer

In 2004 is het internationale reizigersvervoer, uitgedrukt in reizigers-km op het Belgische grondgebied (1 347,6 miljoen) gestegen met 0,8% tegenover dezelfde periode in 2003 en de omzet inzake het vervoer stijgt met 3,2% tot € 181,9 miljoen.

Globaal is de omzet van de activiteit "reizigers internationaal", inclusief het buitenlands aandeel in de marktprijzen in 2003 - afgeschaft in 2004 - gedaald met 0,6%.

Hoge snelheid

Na een vrij somber jaar 2003 vertoont het verkeer van de hogesnelheidsactiviteit (Thalys, Eurostar en TGV Brussel-Frankrijk) bemoedigende resultaten voor 2004.

Het vervoer, uitgedrukt in reizigers-km, en de tarief-opbrengsten zijn respectievelijk toegenomen met 7% en 10,8%.

Na een verzwakking in 2003 waarin een verkeersdaling plaatsvond, gaan de resultaten van het Thalysverkeer weer in stijgende lijn en vertonen ze een herstel in 2004 (+2,6% reizigers-km en +2,1% reizigers), ondanks de afschaffing van een dagelijks retourrit naar Amsterdam en Keulen.

De nieuwe prijsaanbiedingen, de communicatie-campagnes en het sluiten van partnerships liggen aan de basis van dit herstel.

Alle routes hebben vooruitgang geboekt qua verkeer, met uitzondering van de verbinding Parijs - Brussel - Duitsland waar een achteruitgang werd vastgesteld, waarschijnlijk vanwege een gebrek aan bekendheid van de operator in Duitsland.

De vervoeropbrengsten zijn gestegen met 8,8%.

Er heeft zich een aanzienlijk herstel van het verkeer en de omzet van de Eurostardiensten afgetekend ingevolge de indienststelling van de hogesnelheidslijn in Engeland (28/09/2003), waardoor de rittijd met 20 minuten terugliep en dankzij de commerciële strategie gericht op de "business"- klanten.

In de loop van 2004 vervoerde Eurostar 18,5% reizigers meer dan in 2003 en het marktaandeel steeg en haalde zelfs de piek van 63% op de lijn Brussel - Londen.

Het Eurostarverkeer tussen Brussel en Rijsel telde 224 000 reizigers in 2004, wat overeenkomt met een stijging van 13,7% tegenover 2003. Het aantal reizigers-km en de vervoeropbrengsten namen respectievelijk toe met 29,9% en 26,1%.

Het verkeer Brussel - Frankrijk zit in de lift.

Het aantal reizigers-km en de vervoeropbrengsten zijn respectievelijk gestegen met 10,2% en 4,6%. In 2004 namen de hogesnelheidstreinen (Thalys, Eurostar en TGV Brussel - Frankrijk), 71% van het verkeer, uitgedrukt in reizigers-km, en 75% in vervoeropbrengsten voor hun rekening.

Klassiek vervoer

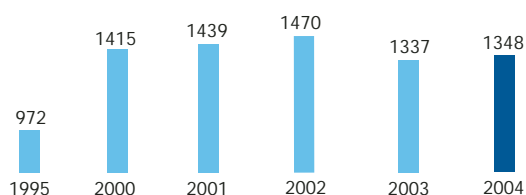
De evolutie van het klassieke internationale vervoer wordt rechtstreeks beïnvloed door de herstructurering van het aanbod, met name de afschaffing van de treinen tegen marktprijs beheerd door de NMBS en het verkeer van treinen op contractuele basis die geen verkeer meer genereerden voor de NMBS die in onderaanneming werkt.

Op het Belgisch grondgebied verminderde het aantal vervoerde reizigers met 8,6%, en het verkeer, uitgedrukt in reizigers-km, vertoont een daling van 11,1%.

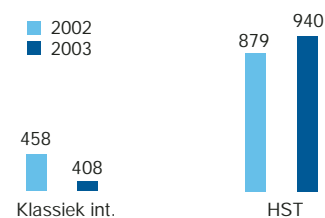


Internationaal reizigersverkeer	2004	2003	Vershil	Vershil %
Aantal reizigers (miljoen)	13,38	13,42	-0,04	-0,3
Aantal reizigers-km op NMBS-net (miljoen)	1 348	1 337	11	0,8
Verkeersopbrengsten (duizend euro)	181 892	176 250	5 642	3,2
Omzet (duizend euro)	208 525	214 899	-6 374	-0,6
Gemiddelde rit van een reiziger (km)	100,7	99,6	1,1	1,1
Aantal reizigers per trein in HST's (Eurostar / Thalys / TGV)	237,8	225,1	12,7	5,6

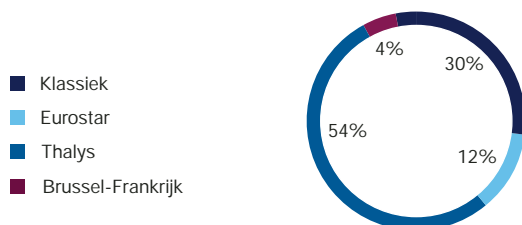
Internationaal reizigersverkeer
(miljoen reizigers-km op NMBS-net)



Klassiek verkeer en HST
(miljoen reizigers-km)



Verdeling van de omzet
internationaal reizigersverkeer





Het treinaanbod

Thalys

Sedert september 2004 is het aantal spoorverbinding tussen Parijs en Brussel, met een trein om het half uur in de week, verminderd met een heen- en terugrit (H-T) op dit traject. Sedertdien voert Thalys 25 H-T 's uit per dag.

Ingevolge een verkeersdaling op de verbindingen Parijs – Amsterdam en Parijs – Keulen, is er voor beide een retourrit per dag minder sedert 14 december 2003. Vandaar dat het Thalysstel 9412/9445 niet verder rijdt dan Luik-Guillemins.

In de loop van het hele jaar 2004 werden op de verbinding Brussel - Roissy-Aéroport Charles de Gaulle - Marne-la-Vallée (Disneyland Resort Paris) de vijf dagelijkse retourritten behouden om de voornaamste vertrek- en aankomstperioden op de luchthaven Charles de Gaulle te kunnen bedienen.

Het basisaanbod werd aangevuld met seizoentreinen naar de Franse Alpen (Bourg-St.-Maurice, Moutiers) en Genève in de winter, naar Marseille in de zomer.

Eurostar

In 2004 reden er negen Eurostarstellen in de week in elke richting op de verbinding Brussel – Londen. Dat aantal werd tot zeven teruggebracht op zaterdag en zondag.

Dankzij de indienststelling van het eerste deel van de hogesnelheidslijn in Engeland in september 2003, was 2004 het eerste volledige jaar dat een rittijdvermindering kende tussen het vasteland en Londen. Het snelste traject tussen Brussel en Londen, zonder oponthoud in Rijsel, wordt afgelegd in 2 uur 15. De andere Eurostartreinen doen er ongeveer 10 minuten langer over.



TGV Brussel – Frankrijk

Over het hele jaar bleef het treinaanbod ongewijzigd met een dagelijkse trein naar Nice, 2 naar Marseille, 1 naar Perpignan en 1 naar Bordeaux. Bovendien wordt Grenoble wekelijks bediend (een heenrit op vrijdag en een terugrit op maandag).

ICE

Het ICE-aanbod bleef in 2004 hetzelfde als in 2003, d.i. 3 treinen in elke richting tussen Brussel-Zuid en Frankfurt Hbf, met tussenstops in Luik-Guillemins, Aken Hbf, Keulen Hbf en Frankfurt luchthaven.

Ingevolge het onevenwicht tussen de kosten en de inkomsten, heeft de NMBS eind juni 2003 het contract opgezegd met de Duitse spoorwegen (DB AG) voor het ICE-verkeer.

Sedert 1 juli geldt er een nieuw contract.

De treinen rijden voor commercieel risico van de DB AG en tegen een vergoeding die aan de NMBS wordt betaald voor de kosten op haar net.

Aanbod van de klassiek treinen

Met de rit van de laatste autotrein naar St.-Raphaël in Zuid-Frankrijk op 26 september 2003 nam de door de NMBS georganiseerde "nachttrain"-activiteit een einde.

De nachttrain 242/243 Parijs-Brussel-Berlijn/Hamburg en, sedert 13 juni, de nachttrain 349/347 Brussel - Warschau - Moskou, rijden op contractuele basis en de NMBS wordt betaald voor de kosten op haar net. Vanwege dit feit heeft ze geen deel meer in de inkomsten.

De klassieke dagtreinen, nl. de EC 90/91 Vauban naar Milaan, 96/97 Iris naar Zürich en 295/296 Jean Monnet naar Straatsburg zijn blijven rijden. Sedert 12 december 2004 rijdt de EC 90/91 evenwel niet verder dan Brig en de EC 295/296 rijdt tot Basel.

Verkoop, distributie en onthaal

Kanalen voor verkoop en gediversifieerde informatie
Online-technieken voor beter klantencontact
Verbeterde onthaalinfrastructuur

Verkoop van vervoerbewijzen

Vervoerbewijzen binnenverkeer

Biljetten

Sinds 12 maart 2004 kunnen de klanten online een aantal formules kopen (e-tickets) met behulp van een internetaansluiting. De klanten kunnen via een eenvoudig en veilig systeem hun biljetten kopen, betalen via het Banksysstysteem en ze thuis afdrukken.

Elk biljet is beveiligd tegen eventuele fraude, in het bijzonder door een productcode, een foto die elke dag verandert en een streepjescode. De treinbegeleiders kunnen dus onmiddellijk vervalste biljetten identificeren.

Treinkaarten

De houders van school-, traject- en nettreinkaarten kunnen die vernieuwen via internet van thuis uit, waardoor ze niet naar het loket hoeven te stappen.

Net als voor de aankoop van de biljetten, is de procedure eenvoudig en omvat ze verschillende stappen.

De betaling gebeurt met een kredietkaart of met Bancontact (via een C-ZAM-terminal).

Nadat hij zijn aanvraag heeft ingediend, ontvangt de klant een e-mail ter bevestiging. De validering wordt via de post verstuurd op de werkdag die volgt op de aanvraag. Opdat de ontvangst thuis binnen de termijn zou geschieden, moet de valideringsaanvraag ten minste 10 dagen en ten hoogste 31 dagen vóór validering worden uitgevoerd.

Internationale vervoerbewijzen

Verkoop van biljetten door de NMBS

Stations

Om internationale reizen te reserveren kan de klant terecht in de grootste stations, waar hij tevens de brochures vindt over het internationale aanbod vanuit België.

Steeds meer klanten bestellen hun biljetten via de telefoon en in het bijzonder via internet.

Verkoop via telefoon

Het callcenter voor de internationale verkoop biedt biljetten aan voor Eurostar, Thalys en de TGV. Het vervult tevens een belangrijke rol in de dienst na verkoop - omwisseling of annulering - van de biljetten. De klanten die via internet reserveren kunnen ook een beroep doen op het callcenter voor ondersteuning. In 2004 heeft het callcenter zowat 400 000 oproepen ontvangen.

Telefonische informatie

Het callcenter voor informatie over internationale reizen heeft iets meer dan 325 000 oproepen ontvangen. Dit callcenter geeft informatie over alle hogesnelheidstreinen en klassieke internationale treinen die vanuit België vertrekken of er naartoe rijden.

Functie van het callcenter "verkoop en informatie"

Het doel is het centraliseren van de functies informatie en verkoop in één callcenter. Dat callcenter is elke dag bereikbaar op het nummer 02 528 28 28. Vooreerst heeft al het informatiepersoneel een bijkomende verkoopopleiding gevolgd. In de loop van het eerste semester 2005 krijgt het personeel van het voormalige Telesales een informatieopleiding over de klassieke producten. Deze samensmelting is gericht op een betere klantenservice: de klanten kunnen nu de informatie en de reservering verkrijgen met één telefoontje. Bovendien zal dankzij deze rationalisering het callcenter beter bereikbaar worden.

Online - verkoop

De verkoop via de internetsite www.nmbs.be nam een hoge vlucht in 2004. De verkoop van de biljetten voor Thalys, Eurostar en TGV steeg met 61%. De klanten die via internet reserveren, betalen hun biljetten met hun kredietkaart en kunnen ze dan afhalen aan het stationsloket of in 19 stations aan een automaat. De biljetten kunnen ook via de post worden verstuurd.

In december 2004 werd het gamma van de via internet aangeboden producten uitgebreid met de klassieke verbinding Brussel - Amsterdam. De biljetten voor die verbinding en voor de tussenstations kunnen via internet worden besteld en thuis worden afgedrukt. Het gebruiksgemak is dus gewaarborgd. Dat geldt tevens voor de Thalysklanten die, op voorwaarde dat ze lid zijn van het Cybelysprogramma, een aantal ticketless-reisformules kunnen bestellen. De klanten die van het last-minute aanbod van Thalys willen profiteren, kunnen hun biljetten op de site reserveren en thuis afdrukken.

De internetsite die sedert mei 2004 volledig werd vernieuwd en de reservatiemodule worden onder de aandacht gebracht via een elektronische informatiebrief die maandelijks door de NMBS wordt verstuurd. Geïnteresseerde klanten schrijven zich in via de site. Tevens worden regelmatig wedstrijden georganiseerd via de rubriek "Reizen in Europa".

De klant vindt op de site uitgebreide informatie over het treinaanbod alsook over bezienswaardigheden en evenementen in de regio's die door die treinen worden bediend. Hij kan tevens de meeste recente brochures downloaden. Als die informatie niet volstaat, kan hij ook vragen stellen via e-mail.

Verkoop door externe distributeurs

In 2004 nam de verkoop via reisorganisaties toe dankzij een stijging van het business-segment met 12,7%.

De voornaamste redenen voor deze verbetering zijn de algemene heropleving van de economische activiteit en de stijging van de Eurostarverkoop dankzij de kortere rittijden.

In het toeristische segment is de biljettenverkoop gestegen met 25%.

De verkoop van de biljetten voor internationaal verkeer die vervat zijn in het aanbod van de touroperators, is daarentegen stabiel gebleven. Het segment "tour operating" is slechts met 1,25% gestegen. Dit segment kende in 2003 evenwel een forse stijging en wist in 2004 zijn positie op de markt te consolideren.

Samenwerking met de vervoerders op het vlak van distributie

Om het vervoeraanbod van personen in internationaal verkeer te ondersteunen, hebben de vervoerders marketingakkoorden gesloten voor de verschillende marktsegmenten van de reisagentschappen.

Elk marktsegment wordt beheerd door een account manager en wordt onderworpen aan een marketingplan dat in samenwerking met de vervoerders wordt opgesteld.

De verschillende marktsegmenten zijn: business travel, leisure travel, tour operating, incentives & groepen en het Rail Service Centre (RSC).

Rail Service Centre (RSC)

Het Rail Service Centre, belast met de verkoop van vervoerbewijzen voor de reisagentschappen die zelf geen biljetten uitgeven, stagneerde tegenover 2003. De stijgende verkoop van het hst-aanbod heeft het verlies - gebonden met de afschaffing van de nachttreinen - gecompenseerd.

In het raam van de ontwikkeling van het Rail Service Centre als "competence centre" voor het internationale spooraanbod, wordt de verkoop van groepsreizen aan scholen commercieel ontwikkeld in samenwerking met de gespecialiseerde media.

Het treinaanbod voor Canada, de VS (Amtrak), Australië en Nieuw-Zeeland werd eveneens gelanceerd.

Verkooptoeassing @lantis

In 2004 werd de toepassing @lantis performanter doordat twee nieuwe versies in productie werden genomen.

Een troef is de lancering in september 2004 van de functie Ticketless voor de verkoop van Thalysbiljetten.

Eind 2004 werden er per maand ongeveer 3 000 Ticketlessbiljetten verkocht. De "home printing"-functie waarmee de klant zelf zijn biljet kan afdrukken, is voortaan beschikbaar.

De reisagent kan zo zelf het "home printing"-aanbod commercialiseren.

Sedert eind 2004 kunnen de reisagenten de automaten kosteloos gebruiken. Zowat 2 100 dossiers, goed voor 4 000 biljetten, werden al via de automaten aan de reizigers afgeleverd.

BeNe Rail International

De geplande ontwikkelingen binnen de Joint Venture BeNe Rail International tussen de NMBS en NS werden afgerond. De organisatie NS Distribution, die verantwoordelijk is voor de verkoop in de stations, via internet en via de reisagentschappen, gebruikt momenteel uitsluitend de voor beide netten gemeenschappelijke verkooptoeassing.

De verkoopmodule via internet voor de reisagenten werd vereenvoudigd en in productie genomen.



Initiatieven inzake dienstverlening aan de klanten

Veelvuldige contacten met de klanten

In 2004 heeft de centrale klantendienst een belangrijke stap gezet in de richting van een multifunctioneel contactcentrum. Op 1 januari 2004 heeft de telefonische informatiedienst (CINTER) de rangen van het team verhoogd. Sinds die datum hoeven de klanten zich niet langer schriftelijk te wenden tot de centrale klantendienst om een klacht, een voorstel of een opmerking te formuleren, maar kunnen ze zich tevens wenden tot dit callcenter via de telefoon voor alle inlichtingen in verband met hun verplaatsingen.

Reacties van de klanten

In 2004 kreeg de centrale klantendienst 20 458 schriftelijke reacties. Het ging hier zowel om klachten als om suggesties van positievere aard.

Ter vergelijking: op een gemiddelde weekdag worden en meer dan 700 000 reizigers vervoerd.

Het callcenter dat de informatie aan onze reizigers verstrekt, heeft meer dan een half miljoen (522 553) oproepen beantwoord in 2004, wat 5,7% meer is dan het vorige jaar. Die stijging is onder andere te danken aan het feit dat de klanten die het station opbellen automatisch worden doorverwezen naar het nummer van het callcenter.

In 2004 werden meer dan 200 000 onregelmatigheden vastgesteld tegenover 188 500 in 2003.

Vorig jaar kwamen 28 130 voorwerpen terecht in het centraal depot voor gevonden voorwerpen. 2 330 konden aan hun eigenaar worden teruggegeven. Bovendien vonden 15 000 andere gevonden voorwerpen hun eigenaar terug zonder via het centraal depot voor gevonden voorwerpen te passeren. In totaal werden 39% van de gevonden voorwerpen aan hun rechtmatige eigenaar terugbezorgd.

De informatie

Informatie-actieplan bij verstoring van het verkeer

Het actieprogramma 'Info Real Time' (IRT) liep door in 2004. In meer dan 80 stations en stopplaatsen werden omroepinstallaties in dienst genomen. De bewustmakingsacties werden voortgezet. De computerprogramma's die de informatieverbreiding ondersteunen, werden performanter. Alle indicatoren (zoals meer bepaald de kwaliteitsbarometer) tonen aan dat de informatieverbreiding bij verstoord spoorverkeer verbeterd is, zowel in de treinen als in de stations. Er werd een belangrijk bestek gepubliceerd. Dat omvat meer bepaald:

- > de ontwikkeling van software voor een nieuw type van informatiesysteem voor de reizigers met het oog op de automatische audiovisuele informatieverbreiding;
- > de installatie van dit systeem in vijftien concentratiezones van het net; de levering en de installatie van infoschermen voor de reizigers die de vroegere "split-flap"-displays in 5 stations vervangen, alsook de vroegere "varacter"-monitors in de stations van de Noord-Zuidverbinding in Brussel en de vroegere monitors van de 48 vereenvoudigde treinaankondigingssystemen;
- > de levering van vereenvoudigde treinaankondigingssystemen in 48 middelgrote stations die nog niet waren uitgerust;
- > de uitbreiding van het aantal displays in 14 stations en de levering van displays voor het verspreiden van crisisinformatie.

Betere configuratie van de Aribusborden

In 2004 werd de configuratie van de Aribusborden (trein-busaansluitingen) in de stations Kortrijk en Oudenaarde gewijzigd om de klanten een betere service te bieden. Voor Vilvoorde werd beslist dezelfde wijzigingen toe te passen. De aanpassingswerken in de stations Aalter, Gent-Sint-Pieters, Knokke en Waregem zijn beëindigd en die te Mol en Menen zijn gestart. Er is een controleprogramma om permanent de correcte werking van het globale systeem te verifiëren. Het gebruik hiervan is uitgebreid tot de TEC wat het mogelijk maakt om een hoog kwaliteitsniveau aan te houden. De automatische vertragingstaat via Artemis werd herwerkt en geoptimaliseerd om de zeer goede betrouwbaarheid van het systeem te waarborgen. Dankzij de nieuwe versie van het programma kunnen de borden van eender waar op het net vanop afstand worden bediend. Er kan dus worden overwogen om ARIBus in de onbemande stopplaatsen te installeren en er de aansluitingen te handhaven. Deze methode wordt momenteel gebruikt te Deinze, Nijvel en Eigenbrakel.

Reizigersonthaal

Perrons

De stopplaats Bordet werd gemoderniseerd (hellingen, nieuwe bekleding). Er werden nieuwe verhoogde perrons aangelegd in Chênée, Amay, Jambes, Anseremme, Mol en Baasrode-Zuid. In Wolfstee en Schelle werden nieuwe haltes geopend. Zolder werd opnieuw geopend. Het vernieuwingsprogramma van de schuilplaatsen op de perrons werd verder gezet.

Omroepinstallatie

Op de perrons werden 81 nieuwe omroepinstallaties in dienst gesteld. De tele-aankondiging in een vijftiental stations werd aangepast om een treinvertraging die via Artweb wordt ingevoerd, te kunnen aankondigen.

Er werden nieuwe uitrustingen in dienst gesteld:

- > in Brussel-Zuid: uitrusting van de nieuwe Zuidgang en installatie van schermen voor de aankondiging van treinen bij aankomst;
- > in Halle: nieuw vereenvoudigd systeem;
- > in Antwerpen-Centraal en Leuven: opvolging van de stations-inrichtingen.

Stationsinfrastructuur

In de loop van het tweede semester van 2004 werd een studie uitgevoerd met als doel de structuren voor het onthaal in de stations te inventariseren. Aangezien de stations het eerste contact zijn met de trein en de diensten van de NMBS, was het belangrijk de onthaalstructuren en hun integratie in de intermodaliteit te analyseren. Deze analyse dient als basisdocument voor de opstelling van de investeringsbudgetten voor het onthaal in de stations.

Autoparkings

Er werden nieuwe autoparkings in dienst genomen in Gent-Dampoort (173 plaatsen), Hofstade (32) en Boortmeerbeek (30). In Haacht werden er 42 extra plaatsen ingericht. In het raam van Minder Hinder en in samenwerking met het Vlaamse Gewest, werden nieuwe parkeerplaatsen geopend in Ekeren en St.-Katelijne-Waver. In Duffel, Heist-op-den-Berg en Booischot werd de parkeercapaciteit verhoogd. De aanpassingswerken aan de parkings en de goederenkoer zijn aangevat. Verder waren er herinrichtingswerken van de NMBS-parkings in de stations Ans (270), Leuze (302), Luttre (170) en Châtelet (152) en wordt een nieuwe parking aangelegd bij het station Aarlen (200).

Fietsenstallingen

Er werden nieuwe overdekte stallingen geïnstalleerd in Boortmeerbeek (50), Hoboken-Polder (36), Hofstade (28), Nijlen (180), Sint-Niklaas (450 plaatsen). In Herentals werden 200 fietsrekken vervangen door diefstalveilige rekken en de fietsstallingen werden uitgebreid in samenwerking met de gemeente.

In het raam van Minder Hinder en in samenwerking met het Vlaamse Gewest werden er rond Antwerpen zowat 500 bijkomende beveiligde fietsenrekken geplaatst. Ongeveer 3 500 fietsplaatsen werden vernieuwd.

In Aarlen, Charleroi, Bergen en Zinnik werden er nieuwe buitenrekken geplaatst.

Om een betere beveiliging tegen diefstal en vandalisme te bieden, heeft de NMBS in vijf stations (Deinze, Duffel, Moeskroen, Doornik, Zottegem) 128 (motor-)fietsenkluisen geïnstalleerd. Het gaat hier om een proefproject waarbij de fietsen en bromfietsen volledig achter slot en grendel zitten. Het project wordt begin 2005 geëvalueerd en wanneer het positief resultaat oplevert, zal het worden uitgebreid tot andere stations.

In Zinnik werd een toegangscontrolesysteem in dienst gesteld voor het fietslokaal. In de stations Eigenbrakel en Charleroi werd een nieuw, bewaakt fietslokaal ingericht.

Bagagekluisen

In de stations Blankenberge, Brussel-Zuid en Gent-Sint-Pieters werden extra bagagekluisen geïnstalleerd en andere in dienst gesteld in de stations Aarlen, Charleroi-Zuid, Dinant, Doornik en Sint-Niklaas.

Het Goederenvervoer

**B-Cargo reorganiseert:
nieuw vervoerplan, nieuwe structuur
Verbeterde dienstverlening aan de klant
Herstel van de rentabiliteit en de competitiviteit
Opening naar Europa (73% internationaal vervoer)**

Evolutie van het verkeer

De heropleving van de Belgische economie die een aanvang nam in het tweede semester 2003 heeft zich in 2004 doorgezet. Die evolutie heeft zich vertaald in de resultaten van de goederenactiviteit in 2004.

In de loop van 2004 bereikte het verkeer 58 454 duizend ton en 7 691 miljoen ton-km, hetzij respectievelijk 4,9% en 5,5% meer dan in 2003.

Voor de globale activiteit vertoont de omzet, zijnde 333,5 miljoen EUR, een vermindering van 0,6%. De vervoersopbrengsten (zonder het postvervoer, dat in 2004 werd afgeschaft), stegen met 1,7%.

Zware industrie

De economische toestand heeft het verkeer van de zware industrie (brandstoffen, ertsen, metaalproducten, bouwmaterialen en groefproducten, petroleumproducten) gunstig beïnvloed. Het steeg met meer dan 8% in ton-km.

Het binnenlands vervoer van ijzererts blijft op peil. De kwaliteit van de zendingen blijft prioritair, temeer daar de belangrijkste klant zich ertoe heeft verbonden al zijn bevoorradings via het spoor te laten verlopen. Het kolentransport tussen de Antwerpse haven en Oost-Frankrijk via de lijn Athus-Meuse, die eind 2003 officieel werd geopend, kwam in 2004 op kruissnelheid. Dit vertegenwoordigt een jaarvolume van 750 000 ton met drie treinen per dag. Vanaf het tweede semester werd er een vierde rijpad voorbehouden. De rest wordt per schip vervoerd en komt voor rekening van RKE (Rheinkraft), dochteronderneming van IFB (Inter Ferry Boats). De eind-eindtractie gebeurt met een NMBS-locomotief tot op de bestemming in het raam van de interoperabiliteitsakkoorden met de SNCF.

In 2004 was er een nieuwe evolutie in de organisatie van de verkeersstromen van de voornaamste staalklanten. Voor de grote partijen en verkeersstromen werd afgestapt van de traditionele onderhandse onderhandelingen, die werden vervangen door offer-taanvragen, de "tenders", die hebben geleid tot een

scherpere concurrentie tussen de vervoerders.

Tevens werden in 2004 aanzienlijke productiviteitswinsten geboekt, in het bijzonder in het verkeer tussen Nederland en België, dankzij de hergroepering van de verkeersstromen voor het leveren van kalk en de verzending van afgewerkte staalproducten.

De sector van de bouwmaterialen en de groefproducten wordt gekenmerkt door de uitbreiding van het huidige verkeer in België en door de aangroei van bepaalde trafieken per trein naar Duitsland.

Bovendien kon het aantal ingezette wagens aanzienlijk worden verminderd dankzij de invoering van geprogrammeerde gesloten treinen voor bepaalde verkeersstromen.

Midden juli 2004 ging een stroom van kalkvervoer van start met 8 regelmatige treinen van 2 700 bruto-ton per week tussen de groeve van Yves-Gomezée (Walcourt) en Millingen (Duitsland). Dit is een van de eerste gevallen van internationaal vervoer in onderaanneming waarbij B-Cargo optreedt als tractie-aanbieder op zijn net.

Het vervoer van petroleumproducten is in zijn geheel lichtjes afgenomen. Naargelang van de bestemming stellen we evenwel een forse stijging vast (vervoer voor nieuwe klanten) of een relatieve daling (onrechtstreeks gevolg van de sterke stijging van de olieprijs).



Lichte industrie

Op basis van de vervoerde ton-km vertoont het vervoer voor de lichte industrie (agro-voedingsproducten, meststoffen, chemische stoffen, auto's en diverse producten) globaal een lichte daling.

De evolutie van het verkeer in de chemische sector wordt gekenmerkt door een sterke stijging ingevolge de gunstige economische omstandigheden.

Wat de sector van de agro-voedingsproducten betreft, stellen we een aanzienlijke stijging vast van het binnenlands vervoer van suiker, niettegenstaande de sluiting van de suikerfabriek van Genappe. Dankzij de indienststelling van een aansluiting midden september kon worden gestart met een nieuw transport van gerst met een gesloten trein per week. B-Cargo is er aldus in geslaagd zijn marktaandeel aanzienlijk te verhogen. Ook het vervoer van mineraalwater is toegenomen.

De verbetering van de rentabiliteit van het houtvervoer is toe te schrijven aan de wijziging van de reisweg. Terwijl de voornaamste internationale verkeersstromen vanuit België naar Italië vroeger via Frankrijk liepen, werd er voortaan gekozen voor doorvoer via Duitsland en Oostenrijk of Zwitserland. De ontwikkelingsbasis voor het vervoer van houtpulp met gesloten treinen werd uitgetekend. Vanuit Langerbrugge worden regelmatig papiertransporten naar Frankrijk, Duitsland en Groot-Brittannië georganiseerd.

Het autovervoer is lichtjes afgenomen qua volume maar gestegen in ton-km. B-Cargo heeft twee verkeersstromen naar Duitsland die verloren gingen ten gunste van een concurrerende spooroperator, gerecupereerd. Het verkeer met Polen gaat volop in stijgende lijn. Ook het verkeer van auto-onderdelen voor bepaalde klanten kende een aanzienlijke stijging.

Goederenverkeer met wagenladingen	2004	2003	Vershil	Vershil %
Vervoerde tonnage (duizend)	58 454	55 732	2 722	4,9
Aantal ton-km (miljoen)	7 691	7 293	398	5,5
Tariefopbrengsten – wagenladingen (duizend euro)	295 441	290 547	4 864	1,7
Omzet (duizend euro)	333 563	335 432	-1 869	-0,6
Gemiddelde rit van een ton (km)	131,6	130,9	0,7	0,5
Gemiddelde tonnage per trein	445,5	419	26,5	6,3



Intermodaal vervoer

Het intermodaal vervoer dat een van de belangrijkste sectoren vertegenwoordigt voor de spoorweg, heeft een goed jaar achter de rug.

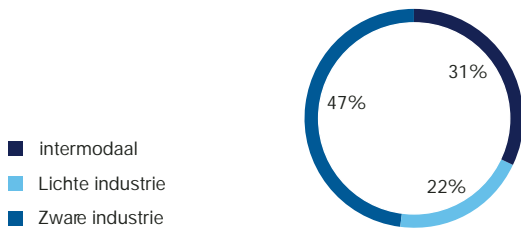
Het vervoerde volume (+16,8% in ton; +5,5% in ton-km) is sterk gestegen tegenover 2003. De verbetering van de economische en financiële toestand van een aantal niet-rendabele overeenkomsten, de re-engineering van de vervoersorganisatie en, waar mogelijk, de aanzienlijke prijsstijgingen, hebben bijgedragen tot deze evolutie. Geleidelijk worden de contractuele prijzen vastgelegd per wagen en niet langer per ITU (International Transport Unit). B-Cargo werkt zowel samen met de traditionele spoorwegondernemingen (in samenwerking en in onderaanneming) als met de nieuwkomers op de markt. Het gaat in feite over een marktsegment dat meer en meer onderhevig is aan concurrentiële druk van de nieuwe spoorwegondernemingen. Die hebben veel belangstelling voor de organisatie van het intermodale pendelverkeer tussen terminals.

De werken aan de Ring van Antwerpen, een van de drukste assen van het Belgische wegennet, die gepland werden voor 2004 en 2005, vereisten noodmaatregelen om het goederenverkeer over de weg op te vangen.

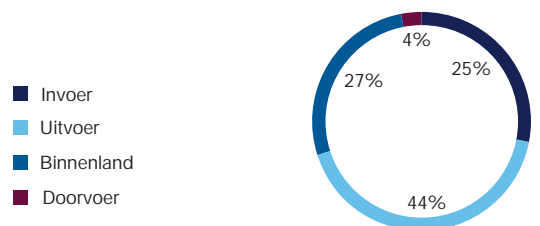
Op initiatief van de NMBS en de Minister van Overheidsbedrijven, werd het vervoersysteem NARCON (National Rail Container Network) in dienst gesteld. NARCON is een net van 12 dagelijkse pendeltreinen tussen het hinterland en de Antwerpse Haven, via de Main Hub van IFB, dat een levering dag A / dag B garandeert tussen het nationale hinterland en de kaaien.

Dit net biedt ontegensprekelijk een antwoord op de mobiliteitsproblemen van het wegverkeer. Aldus verdwijnen maandelijks niet minder dan 1 500 000 vrachtwagens-km op het wegennet.

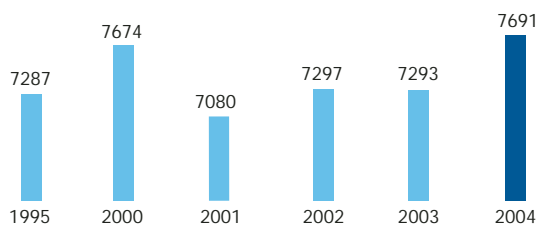
Verdeling van het verkeer per sector (miljoen ton-km)



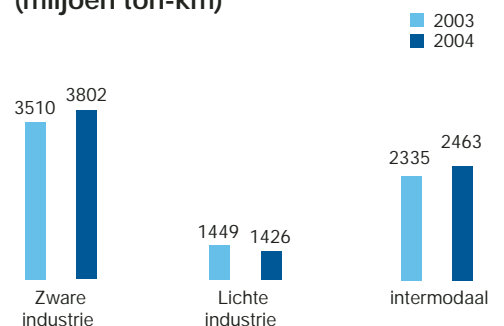
Verdeling van het verkeer per verkeersrichting (miljoen ton-km)



Goederenverkeer bij wagenladingen (miljoen ton-km)



Verdeling van het verkeer per sector (miljoen ton-km)



NMBS Goederengroep

De omschakeling van B-Cargo die van start ging op 1 januari 2005, werd voorbereid in de loop van 2004. Bij deze grootscheepse operatie stelde de maatschappij zich een dubbel doel: de kwaliteitsservice aan de klant verbeteren en de rentabiliteit en competitiviteit van de onderneming herstellen op de markt van het goederenvervoer die sedert 2003 bijzonder concurrentieel is. Vanaf 2007 zal al het goederenvervoer onder de Europese richtlijnen vallen en volkomen geliberaliseerd zijn. Het is voor B-Cargo van cruciaal belang klaar te staan om deze uitdaging aan te gaan.

In België zijn de gevolgen van de liberalisering reeds merkbaar. Enkele nieuwe operatoren hebben al hun intrede gedaan, hetzij door hun acties op het Belgische grondgebied, hetzij door de druk die ze uitoefenen op B-Cargo door prestaties te leveren vanaf onze landsgrenzen.

Om de dubbele uitdaging aan te gaan van de concurrentie en de terugkeer naar het economisch evenwicht te verwezenlijken, is B-Cargo voortaan verantwoordelijk voor zijn materiële en menselijke middelen en beheert het volledige productieproces van het spoorgoederenvervoer. B-Cargo beheert onder andere de interface met de klanten, in het bijzonder in de goederenstations, de rangeerstations en de bedieningsstations. Op het terrein is het hele net gereorganiseerd in 5 grote zones: de Rail Cargo Centers (RCC). Die zijn gelokaliseerd in Antwerpen, Luik, Gent, Charleroi en Brussel en omvatten onder andere de gedecentraliseerde platforms (Genk, Muizen, Stockem, Châtelet ...).

B-Cargo : een Europese operator

Om de uitdaging met die concurrentie aan te gaan, moet B-Cargo zich zo snel mogelijk zien waar te maken over de grenzen heen en zich opstellen als een operator van Europees niveau.

De NMBS, die al een licentie heeft van Europese spoorwegonderneming, moet daartoe tevens de in de buurlanden geldende veiligheidsattesten hebben en een toegangsovereenkomst sluiten met de infrastructuur-beheerders van de betrokken spoorwegen. B-Cargo verkreeg in 2004 een veiligheidsattest in Nederland en het vervoer ging reeds van start onder eigen licentie. Er werd een veiligheidsattest aangevraagd aan Frankrijk om er eind 2005 autonoom te kunnen rijden. In Duitsland is voorlopig geen veiligheidsattest vereist maar de voorbereidingen zijn aan de gang om met eigen B-Cargo-activiteiten te kunnen starten.

Verbetering van de klantenservice en de productiviteit

In het raam van de herstructurering werd de screening van de contracten die aanvang in 2003, voortgezet. De doelstelling is om de portefeuille te rationaliseren en via een constructieve dialoog met de klanten oplossingen te vinden om het momenteel niet-rendabele verkeer te compenseren.

Beheer van het goederenverkeer

Het TOP-vervoerplan (Transport OPTimisation), dat al twintig jaar oud is, werd op 12 december 2004 vervangen door een nieuw vervoerplan "QuoWadis" (Quality Operations for WAgon DIStribution).

Het "Cargo Operating Center" ("COC") wordt opgericht. Om een optimaal beheer te waarborgen, zal B-Cargo binnenkort over een centraal orgaan beschikken voor de opvolging van zijn verkeer in real time.

De cel "Car-in", die nu al een groot aantal goederentreinen volgt in real time en de klanten inlicht over het verkeer van hun treinen, vormt de kern van dit "COC".

Door te steunen op de expertise van de andere vennootschappen van de NMBS-groep wil B-Cargo zijn gamma van diensten aan de klanten uitbreiden. Zo kunnen ook oplossingen worden voorgesteld die gebruik maken van verschillende modi die het spoor, het wegvervoer en de scheepvaart combineren.

De samenwerking tussen IFB, B-Cargo en RKE (binnenvaartrederij overgenomen door IFB in 2004) werd in de praktijk omgezet door de verwezenlijking

van, onder andere, volgende projecten:

- > vervoer van ballast van de groeven van Lessen en Zinnik naar Nederland voor de aanleg van de Betuwelijn;
- > vervoer van kolen van de Antwerpse haven naar Lotharingen voor de thermische centrale van Creutzwald.

In 2004 hebben potentiële klanten zich aangesloten op het spoornet of werden bestaande aansluitingen opnieuw geactiveerd.

Sedert augustus 2004 wordt het volledige verkeer vanuit de Belgische stations naar het buitenland beheerd door het informaticasysteem "Railedi" (elektronische vrachtbrief); 75% van de zendingen worden rechtstreeks door de klant ingevoerd.

De overige 25% worden a posteriori ingevoerd door de codeercentra van B-Cargo. De gegevens worden met de buitenlandse netten uitgewisseld via "Orpheus": het internationale systeem voor de elektronische uitwisseling van de vrachtbriefgegevens.

Een gediversifieerd vervoersaanbod

De activiteiten inzake planning en productie van goederenvervoer werden gedomineerd door:

- > de voorbereiding en de verwezenlijking van het nieuw vervoerplan QuoWaDis;
- > de voltooiing en de implementatie van nieuwe procedures voor het plannen van de treinen, ingevolge de wijziging van de Europese regels die de scheiding opleggen van de vervoersactiviteiten en het infrastructuurbeheer en de eruit voortvloeiende herstructurering van de NMBS;
- > de ontwikkeling en de gedeeltelijke indienststelling van informaticamiddelen voor de planning.

De overdracht van het gecentraliseerde beheer van het goederenvervoer van de Directie Netwerk naar de Directie Goederen werd voorbereid om van start te gaan op 1 januari 2005.

Dankzij dit nieuwe vervoerplan QuoWaDis, werd een opmerkelijke stap gezet in samenwerking met de Directies Treinen en Netwerk naar een aanzienlijke vermindering van de productiekosten, waarbij op kwalitatief niveau een voor de klanten zo aanvaardbaar mogelijke bediening wordt gehandhaafd.

Er dient tevens te worden verwezen naar het verkrijgen van de licentie en het veiligheidsattest in Nederland waardoor B-Cargo kan starten met vervoer in eigen beheer naar het buitenland: sedert 12/12/2004 wordt het vervoer van en naar Budel in eigen beheer uitgevoerd. Naar aanleiding hiervan wordt het gespreid verkeer voortaan in deze zone door B-Cargo verzekerd (via het rangeerstation Antwerpen-Noord in plaats van Rotterdam-Kijfhoek).

Er werd gestart met de ontwikkeling van nieuwe informaticatoepassingen voor de planning. De eerste resultaten zijn de vervanging van het vroegere aansluitingsplan en de indienststelling van de Cargowebdienst voor de opvolging van het verkeer in real time. Beide toepassingen kunnen worden geraadpleegd via intranet en worden ter beschikking van de klanten gesteld.

Ingevolge de herstructurering van de NMBS werd de dienst Planning in een nieuw kleedje gestoken door de geleidelijke fusie van de functies die eigen zijn aan de "spoorwegonderneming" voor het inzetten en schrappen van treinen in het algemeen en bijzondere en militaire transporten in het bijzonder, die werden geconcretiseerd vanaf 01/01/2005 in de nieuwe Directie Goederen. Dit geldt tevens voor de aspecten van de reglementering aangaande de planning, de organisatie en de samenstelling van de goederentreinen.



Het wagenpark

Er werd een aanzienlijke operatie "fleet cleaning" opgezet. Het merendeel van de overtollige wagens werden ofwel verschroot, ofwel verkocht als tweedehandswagens aan spoorwegondernemingen van de nieuwe lidstaten van de Europese Unie. Dankzij de maatregel en de voltooiing van een fleet management software kon de omloop van de wagens van een gemiddelde van 3 ladingen worden opgetrokken tot 4 ladingen per wagen en per maand. Met dit uitstekende resultaat behoort B-Cargo voortaan bij de meest performante in Europa en scoort het zelfs beter dan de meerderheid van de ondernemingen die particuliere wagens exploiteren.

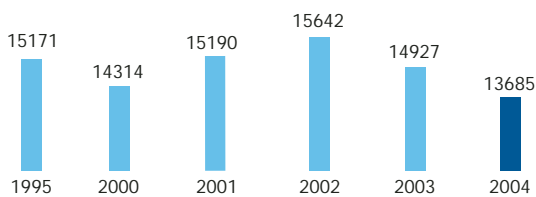
Ook de modernisering van het wagenpark gaat verder dankzij de aankoop van speciale gemengde wagens voor het vervoer van warme coils en slabs. In dezelfde zin worden de bestaande wagens gerenoveerd om beter te beantwoorden aan de marktvereisten.

Het wagenpark dat aan de NMBS toebehoort (inclusief de wagens die aan andere spoorwegondernemingen worden verhuurd), de dienstwagens niet meegerekend, bedraagt 13 685 eenheden.

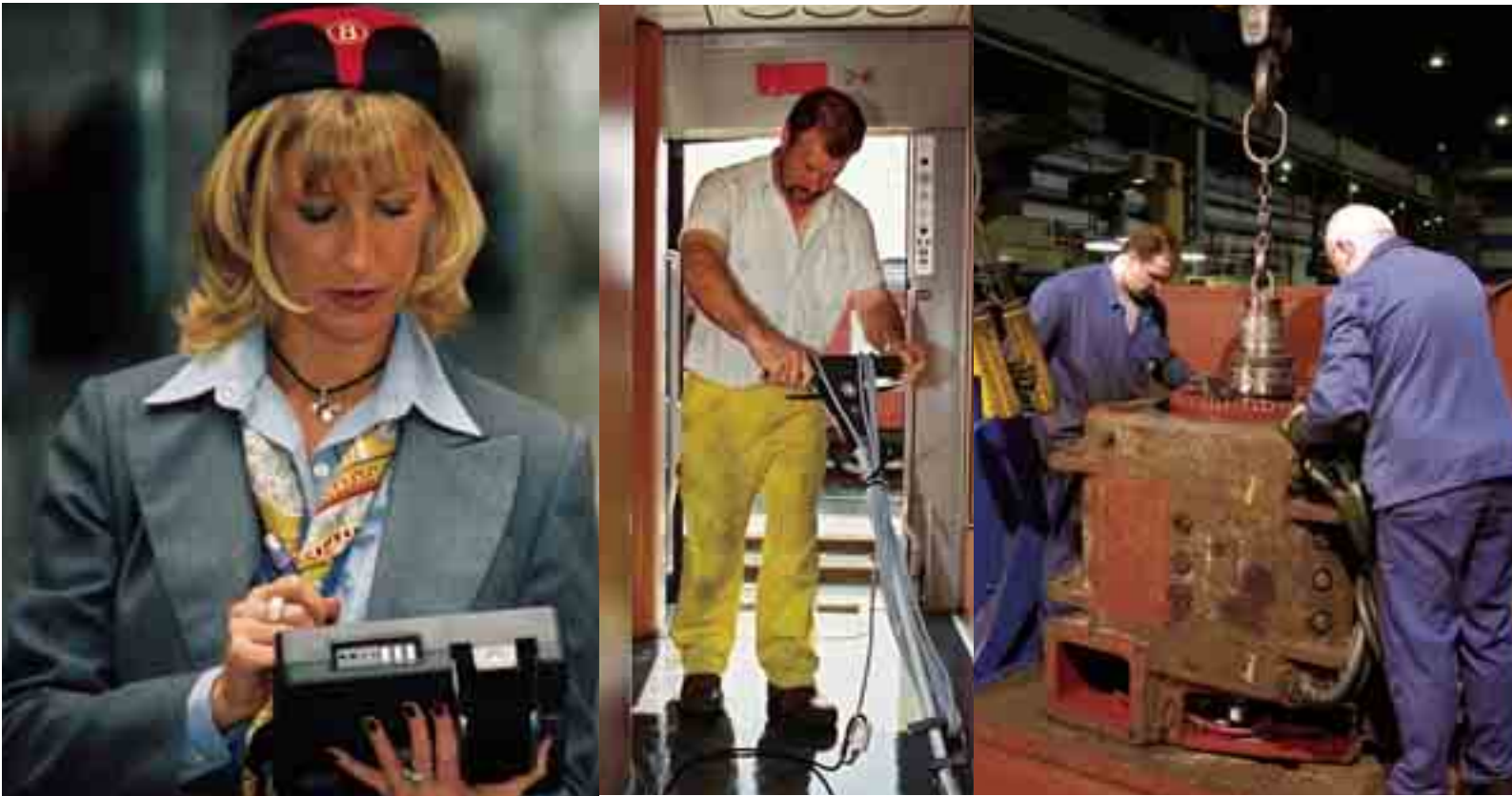
Rekening houdend met de aan derden verhuurde en gehuurde wagens, bedraagt het totale beschikbare commerciële park 13 458 wagens.

	31/12/2004	31/12/2003
Wagens in eigendom van de NMBS	13 685	14 927
Gehuurde wagens	826	998
Verhuurde wagens	1 053	1 309
Beschikbaar aantal wagens voor transport B-Cargo	13 458	14 616

Wagenpark NMBS







Human Resources

Human Resources

Het personeelsbestand laten overeenstemmen met de behoeften van de onderneming.
De toekomstige behoeften anticiperen, de overdracht van de knowhow verzekeren,
opleiding ten dienste van de vernieuwing
Productiviteitsstijging : + 9% in 2004

Personeelsbestand

In 2004 werden 174 nieuwe medewerkers aangeworven, waarvan 87 statutaire bedienden. Anderzijds hebben 1 101 bedienden de Maatschappij verlaten. De statutaire aanwervingen hadden quasi uitsluitend betrekking op twee personeelscategorieën: het treinsbesturings- en het treinbegeleidingspersoneel.

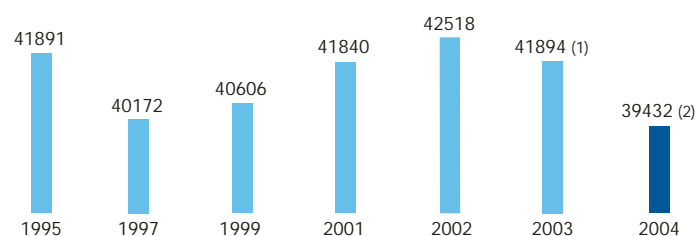
Op 31 december 2004 telde de NMBS 39 289 bezoldigde bedienden, waarvan 37 889 statutaire bedienden. Dit totale effectief bestond uit 3 027 vrouwelijke bedienden en 36 262 mannelijke bedienden. Op diezelfde datum werkten 4 970 bedienden volgens het stelsel van 32 uur per week en 553 bedienden werkten halftijds. Het gemiddelde jaarlijkse personeelseffectief uitgedrukt in aantal voltijds-equivalent bereikte 39 432 werknemers (zonder het niet statutair personeel ABX), wat een vermindering met 3,9% betekent.

Op 31 december 2004 telden we 42 032 gepensioneerden, waarvan 24 191 rustpensioenen en 17 841 overlevingspensioenen. In vergelijking met vorig jaar vertegenwoordigt dit een daling van 1,2% van het aantal pensioenen, met 0,9% voor het aantal rustpensioenen en 1,6% voor het aantal overlevingspensioenen. Het aantal verloven ter voorbereiding van de opruststelling werd niet opgenomen in deze effectieven en had betrekking op 1 769 bedienden.

De productiviteit van het personeel, uitgedrukt in aantal vervoerde kilometereenheden (reizigers-km en ton-km) is de laatste jaren constant toegenomen. Die toename was vooral merkbaar in 2004 en is enerzijds afkomstig van de verkeerstoename (meer dan 5%) en anderzijds van het verminderde personeelseffectief (bijna 4%).



Gemiddeld personeelsbestand



(1) 41015 zonder niet-statutair personeel ABX

(2) zonder niet-statutair personeel ABX

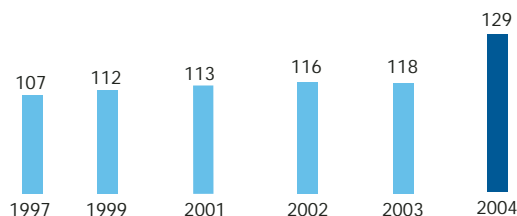
Het personeelsbeleid

Op 1 april 2004 werd een protocol van sociaal akkoord gesloten met de Erkende Organisaties.

De toepassing ervan resulteerde meer bepaald in de volgende maatregelen:

- > om de efficiëntie in de goederensector te verbeteren, werden specifieke Cargoberoepen opgericht. Dankzij het hergroeperen in enkele specifieke Cargoberoepen van een aantal bevoegdheden die totnogtoe versnipperd waren over verschillende graden kon de polyvalentie van het personeel in de goederensector worden uitgebreid;
- > de reglementering betreffende de reïntegratie in het personeelskader van bedienden die wegens afschaffing van betrekking beschikbaar waren geworden, is gemoderniseerd. Op die manier moet het personeel beter kunnen worden ingezet;
- > een vertrekregeling onder de vorm van loopbaanonderbreking onder specifieke voorwaarden werd aangeboden aan de bedienden met minstens 25 jaar dienst en die daartoe een aanvraag hadden ingediend, voor zover ze aan bepaalde voorwaarden voldeden inzake hun leeftijd op de gevraagde vertrekdatum;
- > naast de onderbrekingsvergoeding van de RVA werd een aanvullende toelage voorzien voor het personeel ouder dan 50 jaar dat deeltijdse loopbaanonderbreking neemt;
- > het vakantiegeld werd verhoogd;
- > via een verhoging van de werkgeversbijdrage werd de nominale waarde van de maaltijdcheque naar € 4,00 gebracht vanaf de prestaties van 1 juli 2004 en naar € 4,50 vanaf de prestaties van 1 januari 2005. Op personeelsvlak werden de gevolgen van de invoering van de holdingstructuur (3 nieuwe vennootschappen op 1 januari 2005) voorbereid in 2004;
- > de NMBS-Holding wordt de werkgever van het voltallige personeel. De modaliteiten van die situatie zijn geregeld in overeenkomsten van terbeschikkingstelling van personeel door de NMBS-Holding aan Infrabel en aan de NMBS. De ontwerp teksten van die overeenkomsten werden in 2004 opgesteld en besproken met de Erkende Organisaties;
- > eind 2004 werd elk personeelslid, naargelang van zijn activiteiten, toegewezen aan een van de drie nieuwe vennootschappen.

Evolutie van de productiviteit * (1995=100) van het personeel



* reizigers-km en ton-km wagenladingen per tewerkgesteld effectief, zonder ABX en gedetacheerden





De technische middelen

Technische middelen

Installaties moderniseren en nieuwe ontwikkelen

Het gebruik van de geliberaliseerde infrastructuur reglementeren

Het materieelpark aanpassen aan de behoeften

Tevens problemen oplossen inzake capaciteit, comfort en kwaliteit

De infrastructuur

Infrastructuur	1980	1990	2003	2004
Lengte van het net (km)				
Geëxploiteerde lijnen	3 971	3 479	3 521	3 536
Geëlektrificeerde lijnen	1 413	2 293	2 927	2 950
Lijnen ingericht voor snelheden van 300 km/u	-	-	140	140
Overwegen	3 929	2 720	2 108	2 104
Openbare	3 298	2 346	1 806	1 802
Private	631	374	302	302

Nieuwe en gemoderniseerde infrastructuren

De hogesnelheidslijnen

In 2004 werden voor het hst-project vorderingen opgetekend op verscheidene fronten.

Op de westelijke tak vorderen de verbeteringswerken bij het binnenrijden van Brussel.

Op de oostelijke tak werd gestart met de grondwerken voor het aanleggen van de nieuwe centrale sporen tussen Brussel en Leuven.

Die zullen eind 2005 operationeel zijn.

Gelijklappend daarmee werden de grondwerken en de werken van burgerlijke bouwkunde verdergezet voor de overgangsboog van de L36 met het station Brussel-Nationaal-Luchthaven (de zogenaamde bocht van Nossegem). Voor de overgangsboog in Leuven tussen de lijn 35 (richting Aarschot) en de lijn 36 werd met de werken gestart in de loop van de maand november. De indienststelling van deze overgangsboog is gepland voor december 2006.

In Luik werden de ruwbouwwerken en de constructie van het metalen dak voor het nieuwe station voortgezet.

Op de lijn tussen Luik en de Duitse grens werden grote vorderingen geboekt op de werven van burger-

lijke bouwkunde: de Soumagnetunnel is volledig gegraven en de werken aan het laatste baanvak van het tracé via Walhorn zijn in uitvoering.

Op de noordelijke tak richting Nederland hebben de graafwerken aan de ondergrond tussen Berchem en Antwerpen-Centraal en in het eigenlijke Centraal Station het laatste niveau bereikt (niveau - 2). Er werd gestart met de uitrustingswerken van de sporen en de perrons.

De planning voor de indienststelling van de 4 sporen op het niveau -2 (noord-zuid-verbinding in Antwerpen) blijft behouden voor december 2006.

De ruwbouw van de gegraven tunnels werd afgevoerd in 2003, zodat in 2004 kon worden gestart met de uitrustingswerken.

De werken van burgerlijke bouwkunde en de grondwerken vanaf de Havanastraat tot aan de Nederlandse grens zijn nagenoeg beëindigd. Ter hoogte van de grens zouden de werken moeten beëindigd zijn tegen de lente van 2005. De indienststelling van de hogesnelheidslijn voor het grensoverschrijdend internationaal verkeer is gepland voor juni 2006.



Het GEN

De werken voor de aanleg van een derde en vierde spoor langs de L50A tussen Denderleeuw en Brussel zijn gepland op het grondgebied van twee gewesten, namelijk het Vlaamse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Voor het Vlaamse gedeelte werd de milieueffectenstudie in 2004 verdergezet. In de loop van februari 2005 zal de definitieve versie worden voorgesteld aan de cel MER om zo vlug mogelijk het gelijkvormigheidsat-test te bekomen en vervolgens de bouwaanvraag in te dienen.

Deze laatste zou moeten afgeleverd worden na de zomervakantie 2005.

In het vooruitzicht van de werken op het Vlaamse grondgebied werden een bepaald aantal onteigeningen in der minne geregeld.

Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de voltooiing van de milieueffectenstudie gepland voor begin 2005.

Als de procedures normaal verlopen, wordt het bekomen van de bouwvergunning voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verwacht tegen het laatste trimester van 2005.

Voor het project Watermaal-Schuman-Josaphat zijn de werken van burgerlijke bouwkunde in uitvoering tussen Watermaal en Schuman. Er werden verder studies verricht voor het station Brussel-Schuman en het baanvak doorheen de tunnel. Voor het op vier sporen brengen van het baanvak tussen Watermaal en Ottignies, werden de stedenbouwkundige vergunningen verkregen voor Wallonië en voor Vlaanderen.

Voor Brussel is de procedure nog aan de gang.

In 2004 werd de milieueffectenstudie verricht met het oog op de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning voor het project van het viersporig maken van de lijn tussen Ukkel en Nijvel.

De andere grote projecten

De procedures met betrekking tot de Noordaansluiting van de nationale luchthaven (Project «Diabolo») zijn in uitvoering. Deze verbinding naar Antwerpen via een lijn die moet worden aangelegd in de middenberm van de E19, werd als prioritair beschouwd. De milieueffectenstudie werd dit jaar uitgevoerd. Voor de financiering van het baanvak middenberm - luchthaven werd een PPS (publiek-private samenwerking) voorzien.

De Liefkenshoektunnel (spoorwegtunnel onder de Schelde in Antwerpen) kreeg topprioriteit. De procedure voor de milieueffectenstudie werd afgesloten. De financiering van het project werd nog niet beslist wegens gebrek aan beschikbare middelen in het investeringsbudget. Er zullen andere pistes worden onderzocht: PPS (publiek-private samenwerking) of prefinanciering door het gewest.

De doelstelling bestaat erin al deze procedures zo snel mogelijk af te werken zodat de werken kunnen starten in het begin van de herfst 2006.

In Antwerpen werden de werken aan de noord-zuidverbinding voortgezet.

De eerste trein wordt verwacht in 2006.

Er werden eveneens belangrijke investeringen toegekend aan de toegang tot de haven van Antwerpen, in het bijzonder voor Linkeroever. Het Deurganckdok zal in dienst worden gesteld in de loop van 2005. De werken voor de verdubbeling (reeds uitgevoerd) en de elektrificatie van de lijn 10 (Waeslandhaven – Zwijndrecht) moeten in diezelfde context worden vermeld. De elektrificatie van de lijn werd gestart in 2004. De afwerking is voor 2005-2006.

De modernisering van de spoorweginstallaties

Op de lijn 50A, tussen Gent-Sint-Pieters en Landegem, werden twee bijkomende bruggen geplaatst over de Ringvaart en dit in een recordtempo, wat de aandacht van de media trok. Ondertussen werd de volgende fase gestart. Het op 4 sporen brengen van dit vak is gepland tussen 2008 en 2010. De ongelijkgrondse kruising van de snelle lijn (lijn 50A) en de trage lijn (lijn 50B) ter hoogte van Gent-Sint-Pieters, zal misschien reeds in dienst kunnen worden gesteld in 2008.

In de haven van Gent werd de omleiding van de lijn 55 (Wondelgem – Zelzate – Terneuzen) ter hoogte van het Kluisdok dit jaar in dienst gesteld. De werken zijn ten laste van het Vlaamse Gewest.

In Genk-Goederen werd gestart met de werken voor het aanleggen van een bijkomende bundel met 6 sporen. Dit is de eerste fase van een reeks werken die de capaciteit van Genk-Goederen aanzienlijk moeten verhogen. Na de spoorwerken volgen de werken voor de seininrichting en de elektrificatie van alle sporen van de bundel en van de overgangsbogen 21A /1 en 35/1. Er moet eveneens een tractieonderstation worden gebouwd. Alles moet tegen half 2007 zijn uitgevoerd.

In Namen werd gestart met een nieuwe belangrijke fase voor de transformatie van het station: de bouw van de kokerbrug voor de kruising zonder snijding van de as gevormd door de lijnen 161-162 (Brussel – Namen – Luxemburg) en de Waalse as, lijnen 125-130 (Luik – Namen – Charleroi). Deze kruising ten zuiden van het station moet de capaciteit gevoelig verhogen. De werken rond Charleroi-Zuid werden voortgezet. Fase 4 is voltooid. Er moeten nog verscheidene fasen worden uitgevoerd. Volgens de huidige prognoses zal de vereenvoudiging met verhoging van de snelheid bij het binnenrijden van het station tegen 2008 uitgevoerd zijn.

In het uiterste zuiden van het land werd de boog van Aubange-Mont-Saint-Martin afgewerkt en in december in dienst gesteld. Het goederenvervoer heeft derhalve een bijkomende toegang naar Frankrijk.

Reglementering voor het infrastructuurgebruik

De directie Netwerk heeft verdergewerkt aan het opstellen van de bijvoegsels bij het Algemeen Reglement voor het Gebruik van de Spoorweginfrastructuur (ARGSI). De voornaamste aanpassingen zijn:

- > een wijziging van de tekst met betrekking tot het verwerven van de lijnkennis: een IG (Infrastructuurgebruiker) die wenst dat zijn bestuurders de kennis verwerven van een lijn die nog door geen enkele van deze bestuurders werd bereden, heeft nu de mogelijkheid om zijn bestuurders te laten plaatsnemen aan boord van de stuurposten van een andere IG die reeds op die lijn rijdt;
- > de verplichting voor de bestuurders om te beschikken over een draagbare telefoon zodat ze contact kunnen opnemen met de verkeersleiding of met een seinpost wanneer de communicatiemiddelen van de IB (Infrastructuurbeheerder) defect zijn of ontbreken.
- > de publicatie van de wijzigingen voor de snelheidsverhoging van de goederentreinen, zowel onder regime G (100 km/h) als onder regime P (120 km/h);
- > de wijziging van de voorwaarden voor het voorbijrijden van bepaalde overwegen: er moet een dubbel flitslicht worden gebruikt in plaats van het tonen van het bord van 0,15 m met het wegsein C 3;
- > de wijziging van de bevoegdheden van de bediende van de beweging, van de verantwoordelijke voor de rangeerdienst en van de rangeerder;
- > de indienststelling van het elektronisch treinopvolgingssysteem ARTWEB;
- > de invoering van het begrip "voorzichtig rijden" en de wijziging van de voorschriften met betrekking tot de veiligheid van het treinpersoneel alsook van het personeel van de politie- en hulpdiensten en met betrekking tot de aanwezigheid van reizigers in het spoor.

Om de tekst van het Algemeen Reglement voor het Gebruik van de Spoorweginfrastructuur aan te passen aan de structurele wijzigingen van de NMBS op 1 januari 2005 en ook om in overeenstemming te zijn met de wettelijke voorschriften inzake de certificatie van het treinpersoneel, werd een nieuwe versie opgesteld die momenteel ter goedkeuring voorligt bij het Ministerie van Mobiliteit en Vervoer.



Liberalisering van de spoorweginfrastructuur

Homologatie van het veiligheidspersoneel

Naast de spoorwegondernemingen NMBS en Dillen & Le Jeune-Cargo, die reeds over een veiligheidsattest beschikken, hebben verscheidene potentiële kandidaten bij het Ministerie van Mobiliteit en Vervoer een aanvraag voor een veiligheidsattest ingediend. De directie 'Toegang tot het Net' bestudeert hun dossier met het oog op het afleveren van het geschiktheidsattest voor het personeel; die kandidaten zijn Railion Nederland, Transport en SNCF Fret.

Heffingen

In de loop van 2004 werd een nieuwe formulestructuur ontworpen voor de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

De redenen voor de invoering van deze hervorming van de heffingen zijn de volgende:

- > waken over een optimaal gebruik van de spoorweginfrastructuur;
- > waken over een optimaal gebruik van de middelen;
- > de gebruikers van het net verantwoordelijk maken;
- > de installaties die niet meer werden gebruikt, buiten dienst stellen;
- > de infrastructuurbeheerder de mogelijkheid laten een financieel evenwicht te bereiken.
De structuur van de bestaande heffingen, die gebaseerd was op het gebruik van de lijnen alsook op het gebruik van de stations en van de terminalinstallaties, werd verfijnd en uitgebreid;
- > De heffing treinpad - lijn blijft ongewijzigd. Daarentegen werd de verschuldigde heffing bij niet-gebruik van een toegewezen treinpad aangepast. Voortaan moet, afhankelijk van het ogenblik waarop de operator het gevraagde treinpad annuleert, toch een gedeelte van de heffing worden betaald, behalve bij annulatie meer dan 6 maanden vóór de geplande rijdatum;
- > De heffing treinpad - installaties voor het gebruik van de perrons in de stations alsook voor bepaalde sporen van bundels, werd uitgebreid met een toeslag voor verlengde bezetting;
- > Een heffing voor het gebruik van de rangeersporen, vormingssporen en wijksporen werd toegevoegd. Het betreft een rangeerheffing. Ze is afhankelijk van de duur waarvoor de capaciteit is verhuurd alsook van de operationalisering (bedienen van de spoortoestellen) en van de technische uitrusting van de bundels;
- > Er werden administratieve kosten voor de analyse van de capaciteitsaanvragen vastgelegd.

De verschillende parameters die meespelen in de berekening van de heffingen, werden aangepast zodat het totaal van de geïnde heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, bij constant verkeer, onveranderd blijft.

De Raad van Bestuur van de NMBS en de Minister van Mobiliteit hebben in de loop van 2004 de nieuwe heffingsformule goedgekeurd, alsook de bijbehorende nieuwe parameters. De heffing is opgenomen in de Netverklaring die geldig is voor de dienstregeling van 11/12/2005 tot 09/12/2006.

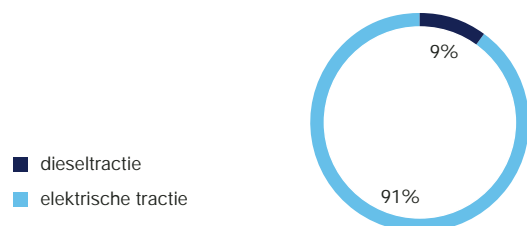
Het rollend materieel

Rollend materieel	1980	1990	2003	2004
Locomotieven				
Elektrische meerstromige	27	52	103	101
Elektrische enkelstromige	222	329	284	283
Diesel, lijn	481	287	99	95
Diesel, rangeer	388	332	276	290
Reizigersmaterieel				
Elektrische motorstellen				
tweeledige	485	619	351	350
drieledige			258	258
vierledige	44	44	44	44
Eurostar-stellen			4	4
Thalys-stellen			7	7
Dieselmotorstellen	87	24	96	96
Rijtuigen voor het binnenlands verkeer	2 022	1 496	1004	949
Internationale rijtuigen	366	330	382	373
Bagagepakwagens	73	39	27	27

In de loop van 2004 werden aan het park van het rollend materieel de volgende belangrijkste wijzigingen aangebracht:

- > het inbedrijfstellen van
 - > 23 dieselhydraulische rangeerlocomotieven van de reeks 78;
 - > 40 dubbeldeksrijtuigen M6
- > het buitendienststellen van
 - > 1 baandiesellocomotief;
 - > 7 rangeerlocomotief;
 - > 82 binnenlandse rijtuigen en 12 internationale rijtuigen

Verdeling trein-km per tractiewijze



Verdeling trein-km per sector



Information & Communication Technology

Informatisering

E-ticketing

Op het vlak van de verkoop van vervoerbewijzen is een grote stap gezet. Vanop de internetsite van de NMBS kan de klant momenteel een vervoerbiljet binnenland naar keuze kopen en afdrukken. Deze applicatie heeft de zilveren award behaald bij de wedstrijd die door het economisch magazine Trends werd georganiseerd.

Informatisering van de sector goederen

Het project New Taxation biedt een nieuwe, transparantere facturerwijze en een vlottere toegang tot de informatie.

Het project Mobile Gem, ontwikkeld in samenwerking met de goederenstations, is klaar voor de tests met het oog op goedkeuring. Door middel van industriële computers van het type PDA zal het binnenkort mogelijk zijn om in de GEM-applicatie (Goederen Elektronisch Management) aanvragen te raadplegen en uit te voeren.

Via de applicatie Cargo Web, ontwikkeld met de medewerking van het COC (Cargo Operations Centre), kan men het verkeer van de goederen in real time volgen, door de gegevens uit de applicaties Artemis, Atlas en Gem te exploiteren.

Onderhoud van het rollend materieel

De opvolging van het wagenonderhoud is geïnformatiseerd. Het is voortaan mogelijk de exacte kosten te kennen van de praktische ingrepen op elke wagen die in een werkplaats binnenkomt, door de uitgevoerde werken en de verbruikte artikelen te volgen. Het eerste deel van de applicatie Visinet is geleverd. Het beheer van de koerdienst in de tractiewerkplaatsen kan nu via het IntraWeb gevisualiseerd worden. Er is een interface ontwikkeld tussen de applicaties Mars (onderhoud van het rollend materieel) en Atlas (GPS-plaatsbepaling van de tractievoertuigen) om gegevens inzake beschikbaarheid van de tractievoertuigen uit te wisselen en een betere onderhoudsplaning te garanderen.

Treinverkeer

Op dat gebied zijn verscheidene verbeteringen doorgevoerd. Zo vergemakkelijkt de tool Karma het opmaken van de dienstregelingstabellen door een operationeel beheer van de persoons- en beroepsgegevens van de treinbestuurders en de treinbegeleiders. Het project voor beheersing van de beurtregelingen op de lange termijn werd aangepast. Wat het personeel betreft bijvoorbeeld, zijn optimaliseringen ingevoerd die rekening houden met economische criteria en met het humaniseren van de prestaties. De Artemis-applicaties, die voor een real time-opvolging van het spoorvervoer instaan, werden uitgebreid en versterkt om hun prestaties te verbeteren.

Werfinfo

Er is een grote inspanning geleverd op het vlak van de informatie met betrekking tot de werken op het spoorwegnet. Het project Werfinfo beoogt de verspreiding, zowel intern (via IntraWeb) als naar de cliënteel toe (verklarende affiches in de stations, internetsite, programma "Radio-Traffic" van het MET, teletekst van de VRT en de RTBF, het krantje Metro, ...), van betrouwbare inlichtingen op regelmatige basis in verband met de lopende werken en de weerslag ervan op het verkeer.

Informatisering van de infrastructuur

De technische karakteristieken van de kunstwerken, alsook de desbetreffende controlerapporten, worden nu met een nieuwe applicatie beheerd.

De applicatie Ines omvat nieuw ontwikkelde onderdelen, voor de dienst Seinrichting, waarmee de overwegen, de seinen en de spoorstroomkringen beheerd kunnen worden.

De analysefase van het project Supply Chain Management is afgesloten. Dat project is bedoeld om de oude applicaties van de directies Infrastructuur en Materieel, die instonden voor het beheer van de voorraden en de opvolging van de werkzaamheden in de centrale werkplaatsen, te vervangen door één enkel nieuw systeem. Voor de implementatie van dat nieuwe systeem zal een beroep gedaan worden op de SAP-software.

Financieel beheer

Een eerste luik van de Midas-applicatie is in dienst genomen. Midas vereenvoudigt de controle en opvolging van de budgetten. Sindsdien worden de uitgaven niet meer geboekt na de ontvangst van een factuur maar na de uitvoering van een prestatie door een leverancier.

Ten slotte is zorgvuldig geanticipeerd op de impact die de opsplitsing van de NMBS in drie afzonderlijke maatschappijen heeft op de boekhoudingsinformatiesystemen.

Interne projecten

Bij de Stafdienst ICT werd een module van het Mars-systeem aangepast die voorbehouden is voor het personeelsbeheer. Die module wordt gebruikt voor de werkorganisatie van de bedienden in de zones ICT. Op technisch vlak staat 2004 in het teken van het project Hades. Dat project zorgt voor een vermindering van de kosten voor gegevensopslag dankzij het herschikken van de UNIX-servers en de invoering van

een geschikte infrastructuur. In die context werden zowat 86 Oracle-databases en bijna 250 servers van webapplicaties gemigreerd, waardoor 20 bestaande Unix-servers afgeschaft konden worden.

De nieuwe infrastructuur voor gegevensopslag wordt al gebruikt door centrale Unix-, Windows- en Alpha-servers. De twee mainframes en alle centrale Unix- en Windows-servers beschikken voortaan over een nieuw systeem voor gegevensopslag en gegevensrecuperatie.

Het Network Operations Centre (NOC) is verhuisd en bevindt zich nu vlakbij het Operations Centre (OC) om de synergieën tussen de monitoring van het net en die van de applicaties te versterken.

Het staat onder één en dezelfde leiding.

Om het beheer van de assets (ICT-materiaal) en de configuraties (software) vlotter te laten verlopen is een nieuwe structuur vastgelegd. De gegevens betreffende de telefonie en het PC-park voeden die nieuwe structuur.



Telecommunicatie

Tele-omroep

Het programma betreffende de omroepinstallaties in de stations en stopplaatsen van de NMBS werd voortgezet.

In 2004 werd de installatie in 80 sites vernieuwd.

Visuele aankondigingen

De nieuwe tunnel van het station Brussel-Zuid is uitgerust met moderne displays van het type TFT en CRT. Vier plasmaschermen kondigen voortaan de aankomende treinen aan.

In station Halle is een nieuw, vereenvoudigd display-systeem (PATnew) in dienst gesteld, gecombineerd met schermen van het type CRT.

Station Leuven heeft nieuwe schermen van het type LCD gekregen.

In de stations Antwerpen-Centraal, Berchem, Brussel-Nationaal-Luchthaven, Brussel-Luxemburg, Brussel-Schuman, Kortrijk, Denderleeuw, Etterbeek, Gent-Sint-Pieters, Leuven, Mechelen, Bergen, Namen, Ottignies en Oostende is de centrale apparatuur van het displaysysteem gemoderniseerd.

Ze geeft in real time informatie over het treinverkeer.

Hotspots in de grote stations

De NMBS is begaan met het invullen van de nieuwe behoeften van haar klanten en bestudeert, in een partnerschap met Telenet, de mogelijkheid om in haar stations de toegang tot het Internet te bieden door middel van draadloze Wi-Fi-verbinding (Wireless Fidelity). In een eerste fase werden zeven stations uitgekozen: Antwerpen-Centraal, Berchem, Brussel-Zuid, Gent-Sint-Pieters, Leuven, Luik-Guillemins en Mechelen.

GSM-R

In het kader van dat project, dat bedoeld is om de huidige lijnradiosystemen te vervangen, zijn de belangrijkste centrale uitrustingen voor het netwerk geïnstalleerd. De eerste prototypes van stuurpost-radio voor installatie aan boord van het rollend materieel, zijn geleverd.

Bewaking van de gebouwen

Alarmsystemen voor inbraakdetectie werden geplaatst in 27 stations en in de werkplaats van Merelbeke.

Telefonie

Na afloop van een kostenstudie is de opdracht betreffende de mobiele telecommunicatie extern aan het NMBS-netwerk toegewezen aan de operator Mobistar.







De NMBS en de duurzame ontwikkeling

De trein: een “instrument voor duurzame ontwikkeling”

De exploitatie- en arbeidsveiligheid: een prioriteit op ieder ogenblik



Bescherming van het milieu

Het Kyoto-protocol trad onlangs in voege.

Krachtens dat wereldverdrag verbinden de landen zich ertoe de uitstoot van broeikasgasen aanzienlijk te verminderen (voor de EU gaat het om een vermindering van 8 % tegenover het peil van 1990).

De vervoersector blijkt in Europa de belangrijkste sector te zijn waar de globale CO₂-uitstoot blijft stijgen. Maar die groei kan op geen enkele wijze aan het spoorwegvervoer toegeschreven worden. Hoewel de totale spoorvervoerprestaties in België gestegen zijn (reizigers: + 33 %, goederen: - 8 %) en het globaal energieverbruik bijgevolg met ongeveer 23 % is gestegen, is de directe en indirecte CO₂-uitstoot van dat vervoer met ongeveer 6 % gedaald. Die daling is te danken aan het feit dat er minder dieseltreinen rijden en het aandeel van de elektrische tractie dus toegenomen is, en tevens aan het verbeterde rendement van de elektriciteitscentrales.

Per reiziger-km of vervoerde ton-km is de daling zelfs 17 %.

Met de trein reizen betekent – in verhouding tot de geleverde vervoerdiensten – een gering energieverbruik en een verhoudingsgewijs lagere CO2-uitstoot. Per reiziger-km of vervoerde ton-km, brengt het spoor 4 tot 5 keer minder CO2 in de lucht dan de weg.

Daarom is het spoor een onmisbare schakel in het kader van een duurzaam vervoersysteem. Naarmate de vraag naar vervoer blijft stijgen, samen met de negatieve impact op het milieu, biedt het spoor een almaar aantrekkelijker wordend alternatief.

De sanering van de historische bodemverontreinigingen is in 2004 voortgezet met de saneringswerken in Antwerpen-Noord, Antwerpen-Zuid, Mol, Leuven en Dilsen.

In 2004 hadden we 4 ongevallen te betreuren die het milieu hebben geschaad. De vereiste acties voor sanering van de betrokken plaatsen werden onmiddellijk op gang gebracht.

We vermelden ook nog de aankoop van een reeks van 200 goederenwagens die uitgerust zijn met remblokken “k”. Die goederenwagens voldoen al aan de nieuwe, strikte Europese regels die voor nieuw spoorwegmaterieel gelden.



De veiligheid bij de NMBS

Exploitatieveiligheid

Net als in het verleden worden voortdurend inspanningen geleverd om de exploitatieveiligheid te garanderen en zodoende de risico's op ongevallen te beperken. Twee grote projecten, namelijk de GSM-R en het ETCS (European Train Control System) bevinden zich momenteel in de realisatiefase; die technische vooruitgang op het gebied van de communicatie en van de controle op het treinverkeer, zal de mogelijkheid bieden, de toekomstige uitdagingen aan te gaan, namelijk de interoperabiliteit en een verhoogde veiligheid.

In 2004 hadden we twee treinongevallen te betreuren. Ze hebben het overlijden veroorzaakt van een reiziger, die onvoorzichtig is geweest door in een station de sporen over te steken, en het overlijden van een bediende van B-Security.

Ongevallen	1995	2000	2003	2004
Reizigers				
Doden	3	3	4	1
<i>Waarvan door hun onvoorzichtigheid</i>	3	3	3	1
Aantal per 100 miljoen reizigers	2,1	2,0	2,4	0,6
Gewonden	37	54	77	
<i>Waarvan door hun onvoorzichtigheid</i>	26	46	69	54
Aantal per 100 miljoen reizigers	25,7	35,0	45,7	28,5
Personeelsleden				
Doden	1	4	1	2
<i>Waarvan door hun onvoorzichtigheid</i>	1	2	1	0
Gewonden	14	22	21	14
<i>Waarvan door hun onvoorzichtigheid</i>	12	7	4	3
Ongevallen aan overwegen				
Doden	12	8	12	8
Gewonden	12	10	9	7



De veiligheid aan de overwegen

In de loop van 2004 heeft de NMBS 21 openbare overwegen afgeschaft (14 openbare en 7 private) en 17 nieuwe opgericht (10 openbare en 7 private). Zes nieuwe openbare overwegen werden aangelegd na aanpassingswerken aan de spoorweginfrastructuur.

Zes private overwegen werden aangelegd ten behoeve van diverse ondernemingen.

Op 5 overwegen werd de seininrichting van het spoor gekoppeld aan de wegsignalisatie. Bovendien heeft de NMBS in de haven van Antwerpen 3 kruisingen tussen spoor en weg veilig gemaakt door ze om te bouwen tot overwegen van derde categorie.

In het kader van de campagne van de FOD Mobiliteit en Vervoer voor de beveiliging van de fietspaden en de perronuitgangen, heeft de NMBS 12 overwegen met kleine slagbomen uitgerust en hebben 17 overwegen bijkomende lichten gekregen.

Communicatie – GSM-R

De voornaamste studies aangaande het GSM-R-netwerk – dat het analoge lijnradionet zal vervangen – zijn afgerond en de installatie van de meeste centrale uitrustingen van het netwerk is verwezenlijkt.

Het verwervingsproces voor de installatiesites van de GSM-R-masten wordt voortgezet en alle bouwvergunningdossiers voor de pilootlijnen (+/- 40 sites) zijn ingediend. De werken van burgerlijke bouwkunde op die lijnen zullen in februari 2005 aanvangen, en 4 met GSM-operatoren gedeelde sites zijn reeds in dienst gesteld.

De eerste prototypes van de stuurpostradio voor installatie aan boord van het rollend materieel zijn geleverd en worden aan een goedkeuring onderworpen.

Sturing en controle van het treinverkeer – ETCS

Het ETCS-systeem bevindt zich in de ontwikkelingsfase. Het zal op het net van INFRABEL en aan boord van de moderne NMBS-voertuigen geïnstalleerd worden en het zal instaan voor een volledige en voortdurende controle van de treinsnelheid, vooral bij het naderen van een gesloten sein.

De eerste grondinstallaties zijn gepland voor midden 2005 op de nieuwe lijn tussen Antwerpen en de Nederlandse grens (L4), en voor midden 2006 op de nieuwe lijn tussen Brussel en Leuven (L36N).

In 2012 zou het gehele net uitgerust moeten zijn.

Vervoer van gevaarlijke goederen

In 2004 werd een speciaal hulpplan met geïnformateerde bijstand ingevoerd voor het station Kinkempois (proefproject). Dat plan is begin 2005 operationeel en biedt onder meer de mogelijkheid, de risicozones te visualiseren bij grote lekken van gevaarlijke stoffen uit een ketelwag, waarbij rekening gehouden wordt met de aard van de betrokken gevaarlijke stof, de ligging van het terrein en de meteorologische gegevens, die via radio overgezonden worden vanuit een weerstation dat zich op de site van het station Kinkempois bevindt.

Het is bovendien een gebruiksvriendelijk hulpmiddel voor de leidend ambtenaar van de NMBS die de crisissituatie moet beheersen.

In een volgende fase zullen in 2005 zulke plannen gerealiseerd worden voor de overige grote trierstation (Antwerpen, Monceau en Gent).



Arbeidsveiligheid

In 2004 waren er 2 doden te betreuren door arbeidsongevallen. In station Brussel-Centraal is een bediende op de sporen gevallen en door een trein overreden na een heftige woordenwisseling met een reiziger. In station Brugge werd een bediende geëlektrocuteerd tijdens werkzaamheden aan de bovenleiding.

De veiligheid van het personeel, net als die van alle andere tussenpersonen die op het NMBS-domein werken, blijft een voortdurende bekommernis. Zo werden voor de tussenkomende diensten nog informatieve sessies georganiseerd met betrekking tot de spoorwegrisico's.

Daarnaast is, in het kader van het "welzijn op het werk", ook vooruitgang geboekt in verschillende domeinen, zoals:

- > de toepassing van de wetgeving inzake het medische toezicht op de werknemers, het nacht- en ploegenwerk en de bescherming van de stagiair(e)s;
- > het opstellen van een bestek voor de aankoop van twee gespecialiseerde voertuigen voor de brandweerdiensten die zullen moeten ingrijpen bij een ongeval in de tunnel van Soumagne.

Beheersing van de agressieproblematiek

Het beleid van opleiding, training en ondersteuning ten spijt, zijn de gevallen van agressie tegenover de treinbegeleiders niet verminderd. In totaal zijn 556 gevallen van agressie opgetekend (evenveel als in 2003) waaronder 202 gevallen van fysieke agressie (+11,6 %). Tachtig procent van de agressie tegen het begeleidingspersoneel heeft te maken met klanten die reizen zonder vervoerbewijs of zich in de « grijze zone » bevinden (niet-ingevulde of ongeldige vervoerbewijzen).

Een paritaire werkgroep evalueert de problematiek en formuleert terzake voorstellen. Die werkmethode heeft onder andere geleid tot het aanpassen van de opleiding "Omgaan met agressie" en tot het uitbreiden van de activiteiten van de Speciale Controlebrigade.

Opleiding "Omgaan met agressie"

De opleiding "Omgaan met agressie" werd geëvalueerd en dienovereenkomstig aangepast. Sedert oktober 2004 wordt die opleiding niet meer verzorgd door de psychologen van de « Corporate Prevention Services » maar door opgeleide en geselecteerde lesgevers die tot het treinbegeleiderskorps behoren.

Invoering van een beheerssysteem voor de veiligheid

De treinbegeleiders hebben op het gebied van de veiligheid belangrijke taken en moeten voldoen aan de voorschriften van het bestek voor het personeel van de gebruiker van de spoorweginfrastructuur.

De veiligheid moet gegarandeerd zijn en blijven dankzij beschreven en traceerbare acties op het vlak van de opleiding en certificatie van het personeel, alsook door het creëren van een feedback die gebaseerd is op het controleren, auditeren en aanpassen van de uitgevoerde taken.

In 2004 is begonnen met een maandelijkse audit van de specifieke veiligheidstaken en ook van de exploitatieprocedures waarbij de treinbegeleiders betrokken zijn.

Interne bewakingsdienst B-Security

Met het oog op de uitvoering van bepaalde taken die op het vlak van de veiligheidsvereisten onmisbaar zijn maar niet specifiek tot de bevoegdheden van de politiediensten behoren, vervult de eigen interne bewakingsdienst van de NMBS, B-Security geheten, de volgende opdrachten:

- > bescherming van personen (klanten en personeel);
- > bewaking en bescherming van de gebouwen, de werkplaatsen en het rollend materieel;
- > strijd tegen agressie, vandalisme en fraude;
- > preventie van inbreuken;
- > hulp bij ongevallen of rampen;
- > geldbewaking ...

Bij de meldkamer van B-Security zijn in de loop van 2004 meer dan 32 000 oproepen binnengekomen, wat in vergelijking met 2003 een stijging betekent met 8 500 oproepen.

50 % van de interventies na die hulpoproepen zijn door de interne bewakingsdienst van de NMBS uitgevoerd, 25 % door de federale politie SPC (spoorwegpolitie) en 25 % door de andere politie- en/of hulpdiensten (lokale politie, dienst 100, brandweer ...).

Sedert 1 januari 2004 is de meldkamer bovendien uitgerust met een systeem voor optimaal oproepenbeheer dat meer bepaald de mogelijkheid biedt om de gesprekken op te nemen. Dat systeem vergemakkelijkt ook de taak van de bedieners.

Ingevolge het koninklijk besluit van 13 september 2004 betreffende de spoorwegveiligheid is een veiligheidsdienst van de spoorwegen Securail opgericht.

Die veiligheidsdienst van de spoorwegen zal bestaan uit beëdigde beambten die over handboeien en een pepperspray zullen beschikken. De Securailbedieners zullen processen-verbaal mogen opstellen voor inbreuken op de spoorwegwetten en -reglementen.

Om de samenwerking te bevorderen tussen de interne bewakingsdienst B-Security, de veiligheidsdienst van de spoorwegen Securail van de NMBS en de federale politie SPC, hebben de betrokken partijen op 7 april 2004 een overeenkomst ondertekend.

