

Activiteitenverslag

2007 NMBS-Groep



€10,7

miljard investeringen
2008-2012

206,5

miljoen reizigers

89,2%

van de treinen
stipt

1.593

nieuwe
medewerkers

€149,7

miljoen positief
bedrijfsresultaat

Inhoud

- 02 > Nieuwe dienstregeling
- 03 > De spoorwegen werven aan
- 03 > De juiste prijs voor uw kaartje
- 04 > Internationaal verkeer
- 05 > Strategische benadering goederen
- 06 > Duurzame oplossingen
- 07 > Financiële resultaten
- 08 > Uitbreiding van het spoorwegnet
- 09 > Modernisering infrastructuur
- 10 > Veiligheid en stiptheid
- 11 > Stations voor de toekomst
- 13 > Sociale veiligheid
- 14 > Imago NMBS
- 15 > Interview met de drie CEO's
- 15 > Investerings in rollend materieel
- 16 > Evenementen 2007

Beste lezer,

Net zoals de voorbije jaren, ligt het activiteitenverslag van de NMBS-Groep weer voor u klaar. Wat kunt u hierin lezen? Als overheidsbedrijf vinden wij dat u recht heeft op informatie over onze activiteiten van de voorbije periode. In deze publicatie vindt u daarom een overzicht van de belangrijkste verwezenlijkingen van de NMBS-Groep (NMBS-Holding, NMBS en Infrabel) in 2007 en begin dit jaar.

De nieuwe beheerscontracten en nieuwe investeringsplannen, die op het ogenblik dat we dit schrijven volop worden besproken, hebben tot doel de mobiliteit in ons land voor de komende jaren voor een groot deel mee vorm te geven. De afspraken met de overheid (meer reizigers op de treinen) en de geplande investeringen maken duidelijk dat onze samenleving kiest voor meer en beter openbaar vervoer. Een sterke groei van de trein – sterker dan de groei van koning auto – is de enige manier om ervoor te zorgen dat we met zijn allen in beweging kunnen blijven. Die keuze laat ons toe onze mobiliteit te vrijwaren met respect voor het milieu, door een essentiële bijdrage te leveren in het bereiken van de Europese normen betreffende CO₂-uitstoot. Door die keuze krijgt ook onze economie de nodige groeikansen.

Meer reizigers en meer goederen op de treinen dus. Voor onze Groep houdt dat een flinke uitdaging in: de stijgende reizigersaantallen opvangen met behoud van comfort, stiptheid en veiligheid. Een uitdaging die wel haalbaar is, maar waarbij we alert moeten blijven. Op het vlak van stiptheid bijvoorbeeld. In vergelijking met de meeste Europese landen scoren we zeker niet slecht, maar toch is er ruimte voor verbetering. Jammer genoeg heeft de stiptheid te wensen overgelaten in bepaalde periodes van 2007. Daardoor zijn we vaak op een negatieve manier in de kijker gelopen. We hebben de oorzaken geanalyseerd en heel wat maatregelen zijn al genomen. Vooral de resultaten daarvan voelbaar worden, is er nog tijd nodig, maar we drijven onze inspanningen nog op om de oorzaken systematisch aan te pakken en de prestaties te verbeteren.

De belangrijke sommen die we elk jaar van de gemeenschap toegeschoven krijgen, worden steeds efficiënter aangewend. Een vergelijking tussen de dotatie en het aantal reizigers, de zgn. 'nettodotatie', is de laatste vijf jaar gedaald met 20%. Onze investeringen richten zich op meer comfort, een betere stiptheid en een grotere veiligheid.

Extra treinmaterieel werd besteld: nieuwe dubbeldeksrijtuigen, goed voor duizenden bijkomende comfortabele zitplaatsen; nieuwe locomotieven, voor een hogere betrouwbaarheid en stiptheid. Een aanpassing van de dienstregeling zorgde voor een verhoging van het aanbod met 1,5% en maakt gebruik van de extra infrastructuur en het bijkomende treinmaterieel. In

het goederenvervoer vermelden we de opening van een nieuwe terminal in Antwerpen en de vooruitgang op het vlak van gecombineerd vervoer.

Er werd geïnvesteerd in veiligheid en vlot treinverkeer. Traffic Control, de centrale verkeersleiding, is één jaar actief. Het aantal seinhuizen werd verder geconcentreerd en technologische verbeteringen van het treincontrolesysteem verder doorgezet. De klant plukt de voordelen van de uitbreiding van verschillende spoorweginfrastructuren: in Antwerpen-Centraal bijvoorbeeld, ging het spoorniveau -1 open en in Tielen kwam er een tweede spoor bij. Op de spoorlijnen 165 en 167, tussen Virton en Aarlen, gingen drie nieuwe stopplaatsen open: Halanzy, Aubange en Messancy. Belangrijke projecten voor de toekomst, zoals het Gewestelijk Expressnet en het Diaboloproject voor de ontsluiting van de luchthaven maakten vorderingen. Het hst-net nadert zijn voltooiing.

Veel aandacht ging ook naar een hele reeks verbeteringen aan de stations. En naar het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen, om de bereikbaarheid van de stations te verbeteren. Voor de veiligheid van de treingebruikers installeerden we onlangs de 1000^{ste} camera. We verhoogden de herkenbaarheid van onze veiligheidsagenten en maakten het noodnummer algemener bekend via een communicatiecampagne.

Bij elke inspanning die we leveren, stellen we ons de vraag: wat levert het uiteindelijk op voor de klant? Een vraag die we ook stelden aan enkele personeelsleden. U vindt hun antwoorden binnenin.



Ondernemingsplan 2008-2012 wil treinreizen verder stimuleren

Na 1963 is het aantal vervoerde reizigers per spoor steil naar beneden gegaan onder invloed van de concurrentie van het wegtransport, tot een dieptepunt in 1986. Het duurt dan nog tot het jaar 2000 eer het spoor aan een steile remonte begint.

Het ondernemingsplan 2008-2012, dat vorig jaar werd opgesteld, wil deze stijging verder doortrekken. Vorig jaar namen 206,5 miljoen reizigers de trein: 196,6 miljoen in het binnenlands treinverkeer en 9,9 miljoen in internationaal verkeer. Een stijging met 4,5%.

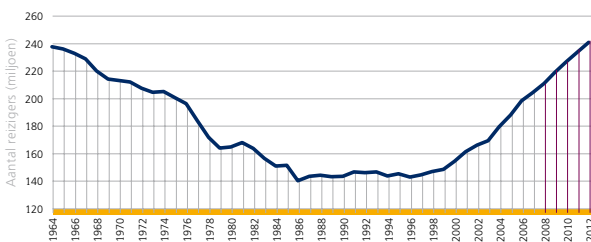
89,2% van de treinen reed stipt

Als infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwagennet heeft Infrabel als taak het treinverkeer te coördineren en te controleren. Infrabel noteert, inventariseert en wijst de vertragingen toe die op het netwerk voorkomen. De stiptheidsstatistieken worden opgesteld in overleg met de verschillende stakeholders die betrokken zijn bij de regelaar van het treinverkeer. Voor het voorbije jaar heeft Infrabel een stiptheidscijfer genoteerd van 89,2%, wat neerkomt op een daling van 1,4% in vergelijking met 2006.

Infrabel wil duidelijke en volledige informatie geven aan de reizigers over de stiptheid van de treinen. De gedetailleerde resultaten van 2007 zijn terug te vinden

Evolutie aantal reizigers per spoor 1963 - 2007 / Ambitie 2008 - 2012

Aantal reizigers (miljoen)



op haar website www.infrabel.be. De bezoeker zal daar ook de stiptheidscijfers terugvinden van de treinen bij hun aankomst in Brussel, de resultaten van de vorige jaren, de resultaten per type trein, een duidelijke voorstelling van de gebruikte methode om de stiptheid te meten, enz.

Vier maal per jaar worden de stiptheidsresultaten gepubliceerd.

Nettoschuld een jaar eerder dan doelstelling gestabiliseerd

De resultaten van het jaar 2007 onderhouden de positieve invloed van de aanhoudende stijging van de omzet (8,7% meer commerciële ontvangsten) en de structurele beheersing van alle bedrijfskosten.

Het bruto exploitatieresultaat (EBITDA) van de NMBS-Groep bedroeg 149,7 miljoen euro in 2007, een stijging met 13,4% in vergelijking met het cijfer van 2006 (132 miljoen euro). Het netto exploitatieresultaat bedroeg 12,9 miljoen euro (tegenover -171,6 miljoen euro een jaar eerder).

De geconsolideerde nettoschuld is een jaar vóór de doelstelling, die was overeengekomen tussen de groep en de overheid, gestabiliseerd. De geconsolideerde schuld bedroeg 2.585 miljoen euro op 31 december 2007. Het jaar voordien bedroeg de schuld nog 2.774 miljoen euro.



“Het juiste inlevingsvermogen”

Elien

Onderstationschef

“Mijn belangrijkste taak als onderstationschef Reizigers bestaat erin om de treinen in alle omstandigheden veilig en stipt te laten rijden.

Onze reizigers goed informeren en ervoor zorgen dat zij veilig en op tijd hun bestemming bereiken, is één zaak, maar er komt nog veel meer bij kijken.

Om het treinverkeer vlot te laten verlopen, is het ook belangrijk dat, bijvoorbeeld bij een spoorwijziging, of bij mensen die in groep reizen, we hen zo vlug mogelijk naar het juiste spoor brengen.

Een goede organisatie van dit alles draagt bij tot de stiptheid van de treinen, hier is een efficiënte samenwerking tussen de collega's van cruciaal belang.

De klant is koning, dus doe ik er alles aan om het hen zo aangenaam mogelijk te maken. Ik denk hierbij aan de hulp aan personen met beperkte mobiliteit en ouderen assisteren waar het nodig is.

Het is belangrijk dat ik een situatie opmerk, inschat, en met het juiste inlevingsvermogen naar een oplossing zoek.

Onderstationschef, een boeiende job... de job van mijn leven!”

www.despoorwegenwervenaan.be



Nieuwe dienstregeling: NMBS informeert rechtstreeks en past onmiddellijk aan

Zoals elk jaar heeft NMBS in december haar dienstregeling aangepast. De start van een aantal grote werkzaamheden vereiste dit jaar een specifieke dienstregeling. Daarnaast bood de instroom van nieuw materieel extra mogelijkheden. Het was in de eerste plaats de Antwerpse regio die de vruchten van deze nieuwe dienstregeling in december 2007 plukte.

Van bij het begin had NMBS aangekondigd rekening te willen houden met eventuele reacties van klanten op deze nieuwe dienstregeling en waar mogelijk aan te passen. Dit gebeurde dan ook op 7 januari 2008, na een analyse van de ontvangen reacties van de klanten.

Infobalies in 50 stations

De veranderingen in de dienstregeling vroegen van de meeste klanten weinig of geen aanpassing van hun dagelijkse

gewoontes. Op bepaalde verbindingen waren de veranderingen wel groter. Om alle klanten de nodige inlichtingen te verschaffen zette NMBS diverse kanalen in, van folders tot advertenties. Nieuw in 2007 was de rechtstreekse informatie aan de klant door het plaatsen van infostands, bemand door leden van het topmanagement samen met andere personeelsleden, in niet minder dan 50 grote stations.

Verbeteringen voor de regio Antwerpen

Door het afwerken van de Antwerpse Noord-Zuidverbinding kwamen nieuwe mogelijkheden vrij voor de Antwerpse regio.

De IC Antwerpen - Brussel - Charleroi rijdt om het halfuur en bestaat steeds uit

de nieuwe dubbeldekkers (M6-rijtuigen). Tussen Antwerpen en Gent komt er een derde IC-trein, zodat er elke 20 minuten een snelle verbinding ter beschikking is van de klanten.

Werken rond Gent, Nijvel en Ottignies

Infrastructuurbeheerder Infrabel startte de werken voor de uitbreiding tot 4 sporen op de lijnen Gent - Brussel, Nijvel - Brussel en Ottignies - Brussel. Heel wat IC-treinen zagen zo hun rittijd met 4 minuten verlengd.

In Brussel ging de nieuwe stopplaats Driedelle/Vivier d'Oie open op de lijn Halle - Vilvoorde, een realisatie die kaderde in de uitbouw van het Gewestelijk ExpresNet.

Aanpassingen op 7 januari 2008

NMBS ontving heel wat reacties i.v.m. de nieuwe dienstregeling die in december 2007 ingevoerd werd.

Op 7 januari heeft ze zo een aantal wijzigingen kunnen doorvoeren, zodat een groot aantal problemen i.v.m. frequentie, capaciteit en dienstregeling, die aan de basis van de reacties lagen, konden worden opgelost. Voldoende menselijke en materiële middelen ter beschikking stellen van zo veel mogelijk klanten, vormt het basisbeheersprincipe van een openbaar vervoersoperator.

Soms is het nodig om de dienstverlening voor een minderheid van de reizigers te verslechteren, zodat die voor het grootste aantal reizigers verbeterd kan worden, al wordt alles in het werk gesteld om die keuzes niet te moeten maken.

Aanwercingscampagne gaat onverminderd voort

Om tegen 2012 25% meer reizigers te kunnen vervoeren en omdat de komende jaren heel wat medewerkers met pensioen vertrekken, werft de NMBS-Groep nu volop aan. In 2007 trokken we ongeveer 1.600 nieuwe medewerkers aan. Dit jaar mikken we op 1.800 aanwervingen. En de volgende jaren gaat de aanwercingsinspanning onverminderd voort. Ook binnen de onderneming beweegt er heel wat. Dankzij interne promoties of herscholingen gaven een 500-tal spoorwegmensen hun carrière een nieuwe wending.



Werken bij de NMBS-Groep is interessant! Het biedt aantrekkelijke voorwaarden, werkzekerheid, en de kans om door te groeien binnen onze onderneming. Bovendien genieten werknemers van voordelen zoals gratis treinreizen en een gunstige verlofregeling... Dat willen we dan ook graag bekendmaken bij potentiële kandidaten. Die hebben soms nog een onjuist beeld van de spoorwegen als werkgever.

We zijn steeds op zoek naar gemotiveerde treinbestuurders, bestuurders rangeringen, treinbegeleiders, bekwame technici... Maar ook op andere terreinen hebben we regelmatig vacatures.

Op zoek naar werk? Wil je graag meer weten? Breng dan eens een bezoekje aan www.despoorwegenwervenaan.be. Daar vind je nog steeds een overzicht van alle vacatures. Wie geïnteresseerd is in een bepaald beroep waarvoor momenteel geen kandidaten nodig zijn, kan zich per sms laten verwittigen wanneer er vacatures ontstaan. Ook als laatstejaarsstudent kun je je inschrijven.



18 000 liefhebbers van cyclocross kiezen voor de trein

Bijna een derde van de 60.000 cyclocrossliefhebbers die het Wereldkampioenschap Cyclocross bezochten op 27 en 28 januari 2007 in Hooglede-Gits, koos voor de speciale treinen ingelegd door NMBS. Dankzij een voor de gelegenheid ingerichte stopplaats stonden de treinreizigers meteen midden in de actie, nabij het parcours. Hun enthousiasme heeft Erwin Verweken ongetwijfeld ondersteund in zijn zegetocht. Logisch, de supporters moesten geen files trotseren - aan de kassa's en op de weg!



Elke Loketbediende

"Wij zijn er om de vragen van de klant te beantwoorden: hem het vervoerbewijs te verkopen dat hij vraagt en hem de info te geven om hem op weg te zetten. Vriendelijk zijn wordt duidelijk gewaardeerd. Maar je kan nog meer doen, ook wat betreft internationale vervoerbewijzen: wil de klant goedkoop reizen of wenst hij liever comfortabel en in alle rust te reizen.

Niet alleen een goede feeling is van belang, ook efficiënt werken helpt de klant. Daarbij is productkennis essentieel: je bezorgt het vervoerbewijs tegen de juiste prijs en je zorgt voor een korte wachttijd. En als er problemen zijn, kan je naar de juiste persoon doorverwijzen.

Soms moet je zelf eens inspringen voor een collega, bijvoorbeeld als er niemand beschikbaar is om een slechtziende op de trein te helpen. Afhankelijk van het aantal wachtende klanten kan je ook bijkomende informatie geven. Dan moet de reiziger niet nodeloos aanschuiven aan een informatieloket."

www.despoorwegenwervenaan.be



"Aanvoelen wat de klant wenst"

De juiste prijs voor uw kaartje

Verminderingskaart voor grote gezinnen gaat mee met de tijd

NMBS volgt de demografische evolutie. Sinds 1 februari 2007 hebben nieuw samengestelde gezinnen met drie of meer feitelijke of wettelijke kinderen recht op de kortingskaart voor grote gezinnen. De familie moet wel in België gedomicilieerd zijn (voorheen moesten ouders en kinderen ook de Belgische nationaliteit hebben). Een kind dat met een erkende handicap van meer dan 66% kampt, telt in de vaststelling van de grootte voor twee.

Studenten reizen goedkoper

Sinds 1 februari betalen studenten nog slechts 20% van de prijs van een woon-werktreinkaart voor hun schooltreinkaart (vroeger was dat 43%). De overheid steunt de maatregel om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen.

Enkele veelzeggende cijfers (van kracht sinds februari 2008) om deze voordelige formule voor studenten te illustreren:

Voor het traject Mechelen - Antwerpen-Centraal kost een schooltreinkaart voor een maand €14,40, of een gemiddelde prijs van €0,36 per rit. Van Gent-Sint-

Pieters naar Brussel-Zuid kost het bijvoorbeeld €27,50 per maand of €275 op jaarbasis.

Sinds ongeveer twee jaar is het mogelijk om de treinkaart opnieuw te laten valideren via internet: praktisch, eenvoudig en betrouwbaar, een perfecte manier om de wachtrijen aan de loketten te vermijden. En ideaal voor jongeren die het gewoon zijn om op internet te surfen!

Nadat de aanvraag werd gedaan, krijgt de klant een bevestigingsmail en wordt het valideringsbiljet de eerstvolgende werkdag na de aanvraag per post verstuurd.

Door de prijzen voor reizen met de trein aantrekkelijk te maken, kunnen jongeren gewoon worden aan de trein en zo goede reflexen aanleren. Zo kunnen we misschien hopen dat deze toekomstige jonge werknemers hun wagen aan de kant zullen laten staan en zullen kiezen voor een minder vervuילend en veiliger vervoermiddel.

Patriotten reizen gratis

Tot januari 2007 bestonden bij NMBS meer dan 40 verschillende types kaarten die een korting van 50 tot 75% toekenden om "vaderlandslievende redden", sommige boden recht op gratis vervoer. Sinds 1 februari 2007 verloopt alles een stuk eenvoudiger: alle personen

met een statuut van nationale erkenning - oudstrijders en krijgsgevangenen, agenten van inlichtings- en actiediensten, ... - reizen nu gratis in eerste klas en kunnen ook gebruik maken van de netten van De Lijn, MIVB en TEC.

Het volstaat om naar het loket te gaan met een pasfoto en een officieel attest, verkregen bij Landsverdediging, de pensioendienst voor de Overheidssector of bij de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid. Er wordt een maalkloon aangerekend van €4,5.



Valse biljetten zijn kansloos!

Dankzij de nieuwe apparaten, goedgekeurd door de Europese Centrale Bank, kunnen de loketbedienden nu rekenen op de hulp van een nieuw doeltreffend toestel om valse biljetten op te sporen. Zo kunnen ze op een rustige manier geld ontvangen en zich nog meer toeleggen op de dienstverlening aan de klanten. De fraudeurs zullen zich moeten gedragen want de doeltreffendheid van dit systeem is enorm!

Christophe

Projectleider ICT

"Als projectverantwoordelijke coördineer ik de informatici die de Dienstregeling/ Reisplanner-toepassing ontwikkelen. Deze toepassing is niet alleen beschikbaar op het internet, maar ook voor mobiele applicaties van het type Windows Mobile (bijvoorbeeld pda's), cd-rom enz. Klanten kunnen de dienstregeling van onze treinen ook raadplegen op digitale televisiezoekers als Belgacom TV en ID TV.

Via de mail krijgen we dagelijks feedback van klanten en met hun opmerkingen wordt echt rekening gehouden. Kortom, met deze toepassing helpen we de klanten om hun dagelijkse verplaatsingen goed te organiseren en dat is een heel fijn gevoel.

Ik werk sinds begin 2004 aan dit zogenaamde integratieproject. Wat begon als een toepassing voor dienstregelingen groeide uit tot een volwaardige 'van-deur-tot-deur-reisplanner' door de gegevens van openbare vervoersmaatschappijen MIVB, De Lijn en TEC en kaarten van heel België aan te bieden. Er bestaan plannen om deze toepassing op Europees niveau uit te breiden. Een heel omvangrijk project, want in het updaten van de dienstregeling van de treinen alleen al kruipt heel wat werk. Maar dat mag ons niet afschrikken als we de klanten echt accurate info willen aanbieden!"

"De klanten helpen om hun dagelijkse verplaatsingen te organiseren."



www.despoorwegenwervenaan.be

Brussel - Roissy-Charles de Gaulle en Marne-la-Vallée per TGV

Sinds 1 april 2007 worden de dagelijkse verbindingen tussen Brussel-Zuid en Charles de Gaulle/Marne-la-Vallée verzekerd met TGV's Brussel-Frankrijk.

Het aanbod van de TGV Brussel-Frankrijk wordt uitgebreid van 5 naar 7 heen- en terugritten per dag naar het Zuiden van Frankrijk (Bordeaux, Nice, Marseille en Perpignan). Drie heen- en twee terugritten verbinden Brussel-Zuid

rechtstreeks met de Franse luchthaven. Vier treinen per dag doen ook Rijsel aan, een interessante optie voor de Belgen uit de grensstreek en de Brusselselaars die de Noord-Franse hoofdstad willen bezoeken.

Thalys, die voorheen deze verbinding verzekerde, kan zich zo toespitsen op de verbindingen met Parijs, Amsterdam en Keulen.



De Europese spoorwegnetten bundelen hun krachten in Railteam



High Speed Europe

De hogesnelheidstreinen bieden de treinreiziger in Europa een uniek netwerk van snelle en toegankelijke diensten tussen de belangrijkste steden van het continent.

Railteam staat voor een internationale samenwerking tussen NMBS, DB, SNCF, NS Hispeed, Eurostar, ÖBB en SBB. Deze netten willen de reis-

voordelen en het comfort van de klant nog verhogen.

Railteam wil op eender welke hogesnelheidstrein of in één van de vijf Railteam "hubs" (Brussel-Zuid, Lille Europe, Stuttgart, Keulen of Frankfurt) eenzelfde kwaliteitsniveau voor de informatie én een optimale begeleiding van vertrek tot aankomst.

Stations vlotter bereikbaar

De trein is geen deur-tot-deuroplossing. Een vlotte bereikbaarheid van het station voor iedere klant is dus onontbeerlijk, voor welk vervoermiddel de klant ook kiest: het andere openbaar vervoer, de auto of de fiets. Betaalbare, comfortabele en veilige parkeerplaatsen zijn daarbij van groot belang. Tegen 2012 mikken we op 100.000 parkeerplaatsen voor auto's. Het aantal beschikbare plaatsen voor auto's en fietsen stijgt elk jaar. Maar dat is niet alles: ook de kwaliteit van de parkeerplaatsen en stallingen verbeteren we stelselmatig.



Uitzonderlijk jaar voor Eurostar

Eurostar vervoerde in 2007 meer dan 8 miljoen reizigers, een stijging van 5,1% tegenover 2006. De opening van de hogesnelheidslijn op Brits grondgebied heeft een belangrijke bijdrage geleverd voor de reizen tussen het Verenigd Koninkrijk en het vasteland.

Eurostar trekt niet alleen toeristen maar ook zakenreizigers aan. Sinds 2005 steeg het aantal verkochte business tickets met 31,4%. Met de formule Business Premier biedt Eurostar hen

een rustige en aangename werksfeer in gereserveerde rijtuigen én een snelle check-in van slechts 10 minuten.

Sinds 14 november 2007 rijdt Eurostar in 1.51u tussen Brussel en het centrum van Londen, een reistijdvermindering van gemiddeld 20 minuten.

Met de ingebruikname van de nieuwe hogesnelheidslijn en het nieuwe station in het centrum van Londen, is de reis niet alleen korter, het is bovendien een milieubewuste manier van reizen. Met Eurostar naar Londen flitsen veroorzaakt immers 11 keer minder CO₂-uitstoot dan vliegen naar deze bestemming.

Ook een evenwichtig tariefbeleid is van belang. Daarbij laten we ons leiden door de overweging dat er voor de regelmatige klanten steeds voldoende plaatsen moeten beschikbaar zijn. Daarom zijn de tarieven voor hen voordeliger dan voor occasionele treingebruikers of niet-treingebruikers. Daarnaast willen we het gebruik van tram en bus in de grote agglomeraties niet ontmoedigen door te lage tarieven te hanteren. De gehanteerde tarieven zijn ten slotte afhankelijk van de gebruikelijke tarieven in de omgeving. De meeste kleine stationsparkings blijven dan ook gratis.

Bankautomaat in Gent-Sint-Pieters populairste in België

Als een station een uitgebreide dienstverlening biedt, wordt het een plek waar je als klant tijd kan winnen. Je kunt immers nog snel even een boodschap doen voor je de trein neemt. Dan hoef je daar niet meer speciaal voor naar de winkel in je woonplaats. Dat geldt zeker voor de diensten die je dagdagelijks nodig hebt, zoals geld afhalen.

Begin 2006 plaatste Fortis haar eerste geldautomaat in het station Brussel-Zuid. Deze automaat stond al gauw aan de top van de lijst van de geldautomaten met de meeste transacties in België (cijfers 2006) en beantwoordde dus aan een duidelijke behoefte van de bezoekers van het station. Ondertussen is een bijkomende automaat geplaatst om aan de toevloed van gebruikers tegemoet te komen. Samen zijn ze goed

voor gemiddeld 25.000 geldopnames per maand!

Na dit eerste succesvolle project in het station Brussel-Zuid, gingen de NMBS-Holding en Fortis begin 2007 samenwerken om het aanbod verder uit te breiden in de belangrijkste treinstations van België. Naast het bijkomende toestel in Brussel-Zuid zijn er het voorbije jaar nog geldautomaten geplaatst in de stations van Antwerpen-Berchem, Leuven, Gent-Sint-Pieters (die de automaat in Brussel in populariteit voorbijstak), Brugge, Ottignies en Namen, en er komen er elke maand bij. Ook het station Antwerpen-Centraal beschikt over verschillende geldautomaten. Daar gaat het om een samenwerking met Dexia.

We plannen de 40 drukste stations tegen eind 2008 met een geldautomaat uit te rusten.



aantal parkeerplaatsen



aantal fietsenstallingen



Deze grafieken tonen de toename van het aantal parkeerplaatsen en fietsenstallingen over de laatste drie jaar en de doelstelling voor 2012.

Strategische benadering van de goederenmarkt



B-Cargo houdt vast aan de drieledige strategie die in 2005 werd vastgelegd: regionaal sterk staan, internationale samenwerkingsverbanden uitbouwen en focussen op marktsegmenten waar transport per trein extra troeven biedt. Om volledig autonoom te kunnen opereren, heeft B-Cargo ondertussen alle nodige certificaten en homologaties verkregen voor Frankrijk, Nederland, Duitsland en Luxemburg.

Dienstverlening lokaal versterken

De slagkracht van B-Cargo ligt vooral op het terrein: de sterke aanwezigheid in de Belgische havens en de goede kennis van de lokale operaties vormen een unieke troef. Op die manier

krijgt de klant een dienstverlening op maat door professionals die dicht bij de industrie staan.

De reorganisatie wordt afgerond, zodat het personeel op een meer polyvalente manier kan werken. Dat komt de efficiëntie en de productiviteit ten goede.

Gecombineerd vervoer: forse groei en Europese expansie

De omzetting van B-Cargo mag vooral op het conto van het gecombineerd vervoer geschreven worden. De nieuwe landen van de Europese Unie en vooral de toenemende containerisatie maken dat het intermodaal vervoer in de lift zit.

Het internationale aanbod is gevoelig uitgebreid. Zo rijdt B-Cargo nu met eigen treinen en bestuurders tussen Dourges (nabij Lille) en de havens van Zeebrugge en Antwerpen. Italië krijgt een extra verbinding Antwerpen-Melzo (nabij Milaan). Oost-Europa is booming business: er rijden extra treinen tussen

Genk en Oradea (Roemenië) en er is een nieuwe verbinding Zeebrugge-Ljubljana (Slovenië) opgestart. Ook de trajecten naar Polen zijn uitgebreid. Dichter bij huis zet B-Cargo meer treinen in naar Duisburg (Ruhrgebied) en veel verder van huis is er nu ook een verbinding Genk-Halkali (Oost-Turkije).

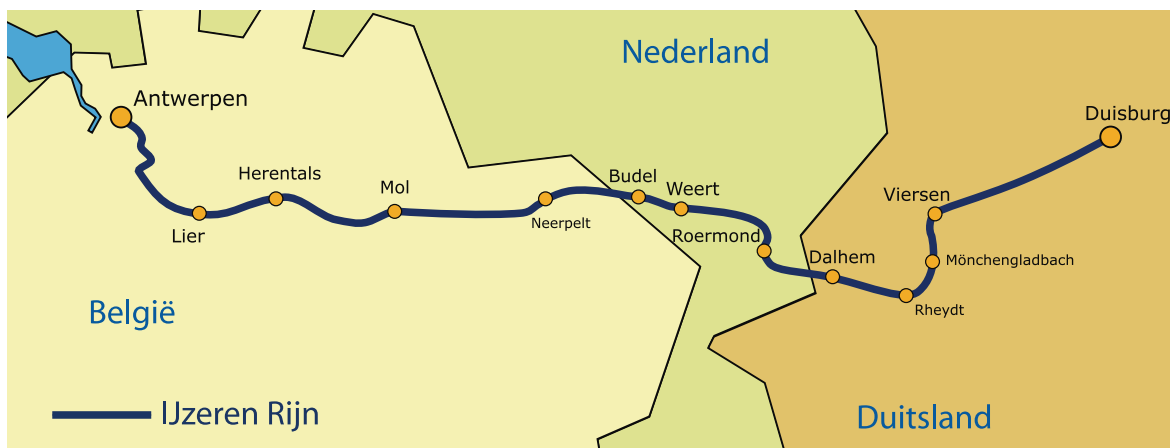
Ook in het binnenland heeft B-Cargo het aanbod verbeterd en bijgespijkerd. De NARCON-shuttles die de Antwerpse havenkaaien met de Main Hub en de binnenlandse terminals verbinden, leveren kwaliteit. Maar zo konden ook 225.000 containers van de weg naar het spoor worden gehaald, wat neerkomt op een volumeverhoging van 12% in vergelijking met 2006.

Nieuwe trimodale terminal voor Antwerpse haven

Door innovatieve multimodale oplossingen voor de ontsluiting van de haven wil NMBS meewerken aan een netwerk van duurzame verbindingen met het hinterland.

Op 8 juni 2007 werd een nieuwe trimodale terminal geopend in het hart van de haven van Antwerpen: ATO, Associated Terminal Operators. Door deze innovatieve oplossing voor de ontsluiting van de haven wil NMBS, via haar filiaal Inter Ferry Boats, meewerken aan een netwerk van duurzame verbindingen met het hinterland.

De spoorgroep wil in dat opzicht een belangrijke speler worden op de Europese markt. IFB zal via de trimodale terminal ATO spoorproducten aanbieden op middellange tot lange afstand. De maritieme kaaien worden vanaf de Zomerweg per barge (binnenschip) of per truck bediend. Verder zijn er dagelijkse verbindingen met o.a. Basel, Milaan, Turijn, Barcelona en Bettembourg.



B-Cargo reed over het 'historische' tracé van IJzeren Rijn

Het dossier over de reactivering van de IJzeren Rijn wordt al jaren besproken tussen Nederland en België. In 1993 reed voor de laatste keer een trein over dit traject.

NMBS is al langer vragende partij voor een snelle ingebruikname van

de IJzeren Rijn. Met deze eerste rit wil NMBS evolutie in dit dossier brengen en, vooral, aantonen dat B-Cargo klaar is om de goederenverbinding zo snel mogelijk weer in gebruik te nemen.

Momenteel moet tussen de Antwerpse havens en Duisburg nog drie keer van

locomotief worden gewisseld. Eens de IJzeren Rijn volledig klaar zal zijn voor gebruik, wordt de totale rijdijd gehalveerd van 6 uur tot 3 uur. Op dat moment zal de IJzeren Rijn misschien wel de snelste en interessantste verbinding zijn tussen deze industriële polen.



Foto ©Raymond De Smet

Energie: duurzame oplossingen zoeken

In 2007 slaagde de NMBS-Groep erin om 5% efficiënter om te springen met energie in de gebouwen en werkplaatsen.

Vooral het verbruik van stookolie en aardgas is spectaculair gedaald in 2007. De mildere temperaturen speelden hierin een rol, maar de hogere energie-efficiëntie is de belangrijkste oorzaak van de daling. Om het personeel aan te sporen verantwoord om te gaan met energie-verbruik (verwarming, airco, elektriciteit...) werd een omvangrijke interne communicatie- en motivatiecampagne gelanceerd en werden een 50-tal 'energie-wakers' aangesteld. Die actie heeft dus duidelijk zijn vruchten afgeworpen.

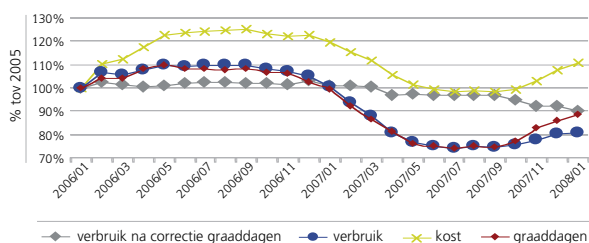
Het verbruik aan elektriciteit is in 2007 gelijk gebleven¹. Het bijkomende verbruik in de nieuwe stations Antwerpen-Centraal en Liège-Guillemins wordt gecompenseerd door de substantiële daling op andere plaatsen.

Tijdens de internationale studiedag "Energie-efficiëntie en -besparing in

overheidsbedrijven", medio 2007, bleek dat overheidsbedrijven inderdaad steeds energie-efficiënter en -zuiniger werken. Toch bestaan er nog steeds heel wat kansen om energie te besparen en minder CO₂ uit te stoten. In 2005 ging de NMBS-Groep een verbintenis aan met de federale overheid om de energie-efficiëntie van de gebouwen en werkplaatsen tegen 2012 met 7,5% te verhogen en met 20% tegen 2020. De resultaten van 2007 tonen aan dat de Groep op koers is om de doelstellingen te halen.

Het energieverbruik stookolie en aardgas is in 2007 met 19% gedaald, in vergelijking met 2005. Dit is voor 9% het gevolg van de mildere temperaturen en voor 10% te danken aan een hogere energie-efficiëntie.

Verbruiksindex Aardgas + Stookolie: som laatste 12 maanden (% tov jaarverbruik)



1. De cijfers hebben betrekking op gebouwen en werkplaatsen, niet op het elektriciteitsverbruik van het treinverkeer

Waardevol natuurproject aan rangeerstation in Antwerpse haven

Dat ecologie en economie best kunnen samengaan, bewijst dit project in de Antwerpse haven.

Natuurpunt, NMBS, de NMBS-Holding en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen realiseerden in juni 2007 een succesvol natuurinbufferingsproject voor de natuurgebieden "de Kuifeend" en "de Grote Kreek". Deze gebieden liggen aan het rangeerstation van Antwerpen-Noord, midden in de Antwerpse haven. Ze bevinden zich op de Oost-Atlantische trekroute, die voor honderdduizenden vogels de verbinding vormt tussen hun noordelijke broedgebieden en de zuidelijke overwinteringsgebieden. Andere vogelsoorten blijven hier overwinteren en voor vele bedreigde vogelsoorten, zoals de kluut en de ijsvogel, zijn dit ook belangrijke broedgebieden.

De overeenkomst en het inrichtingsplan van de verschillende partners bevatten een heel pakket maatregelen. Landschapdijken beperken de geluidshinder in beide gebieden. Naast de aanleg van twee rietvelden, werden niet minder dan 40 hectaren grasland omgezet in waardevol plasdrasgebied. Bovendien kunnen bezoekers de vogels op de Kuifeendplas en de Grote Kreek nu observeren vanuit een comfortabele kijkhut.



Ok acties met een commerciële inslag kunnen verrassend zijn, zoals dit bezoek van graaf Dracula in november. Niet om reclame te maken voor tandpasta, wel voor de B-Dagtrip naar het pretpark Walibi met Halloween.

Stations tonen hun hart

Stations zijn niet alleen het vertrek- of eindpunt van een reis. Ze vormen meer en meer een deel van de gemeenschap, waar je terecht kunt om te shoppen, om iemand te ontmoeten, om iets te beleven. Logisch dus, dat allerlei organisaties hier graag gebruik van maken om te sensibiliseren of promotie te voeren. Voor commerciële acties wordt daar natuurlijk voor betaald, maar organisaties met een humanitair doel kunnen onder bepaalde voorwaarden gratis aanwezig zijn. Niet alle organisaties komen hiervoor in aanmerking, omdat de NMBS-Groep een politieke en levensbeschouwelijke neutraliteit wil bewaren. En het is ook niet de bedoeling om de klant te overstelpen met acties. Daarom spreiden we de acties zoveel mogelijk in de tijd en dringen we er bij de organisatoren op aan geen al te opdringerige technieken te gebruiken. Maar het blijft een feit dat stations het gedroomde forum bieden voor het organiseren van uiteenlopende activiteiten.

Tweemaal per jaar organiseren twee Leuvense studentenkringen een groot-scheepse bloedinzameling in samenwerking met het Rode Kruis, om het vaak nijpende bloedtekort op te vullen en jonge mensen aan te zetten bloedgever te worden. Hoofdverantwoordelijke Ewaut Kissel doet graag een beroep op de NMBS-Groep om flyers uit te delen aan het station van Leuven: "De voorgaande editie van onze inzamelactie is niet onopgemerkt voorbijgegaan. We mochten de miljoenste bloeddonor en de 11.000.000^{ste} bloedgift op onze naam schrijven. De nationale pers was talrijk aanwezig. Dit succes hebben we deels aan jullie te danken. Onze flyeractie in het station van Leuven was zoals elk jaar weer een groot succes. We hebben een groot doelpubliek kunnen bereiken!"

Vorig jaar werden een 500-tal verschillende humanitaire en commerciële acties gevoerd in onze stations.

B-Clean op de sporen

In 2002 was de waardering van de reizigers voor de netheid van de treinen ondermaats: in de kwaliteitsbarometer scoorde dit item 6,2/10, het laagste cijfer van alle onderzochte facetten van de dienstverlening. Vijf jaar later is dat cijfer gestegen naar ongeveer 6,79 en de tendens blijft stijgend.

van het materieel op het volgende idee: waarom zou een schoonmaakploeg niet kunnen tussenkomen gedurende de treinrit?

De schoonmaakploegen van B-Clean gaan dagelijks door 400 treinen en ze verzamelen gemiddeld 200 zakken vuil per dag. In het weekend worden 150 treinen per dag schoongemaakt. Tot nu toe werden 68 mensen opgeleid zodat in de week 40 diensten kunnen worden uitgevoerd.

B-Clean is zeker een doeltreffend middel om het comfort van de reiziger te verbeteren. De eerste reacties van de reizigers zijn dan ook zeer positief.

Schoonmakers krijgen waardering

Het intensieve gebruik van de treinen laat niet altijd toe uit te wijken voor de schoonmaak. Daarom kwamen de verantwoordelijken voor het onderhoud



Financiële resultaten 2007

Resultaten NMBS-Groep*

(in miljoen euro)

	2007	2006	Evolutie
Bedrijfsopbrengsten	3.310,4	3.216,8	2,9%
Omzet	1.387,7	1.292,1	7,4%
Overheidsdotatie	1.511,0	1.459,1	3,6%
Geproduceerde vaste activa	385,7	432,1	-10,7%
Andere	25,9	33,5	-22,6%
Bedrijfskosten	-3.160,7	-3.084,8	2,5%
Personeel	-1.908,3	-1.871,6	2,0%
FSI-vergoeding	-300,0	-300,0	0,0%
Andere bedrijfskosten	-952,4	-913,2	4,3%
Bruto exploitatieresultaat (EBITDA)	149,7	132,0	13,4%
Niet-uitbetaalde lasten	-183,4	-270,3	
Netto operationeel resultaat (EBIT)	-33,7	-138,3	
Financieel resultaat	247,5	227,3	
Uitzonderlijk resultaat	-200,9	-260,6	
Globaal resultaat (EBT)	12,9	-171,6	

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

De resultaten voor het jaar 2007, goedgekeurd door de raden van bestuur van de drie ondernemingen, tonen duidelijk aan dat de financiële gezondheid van de groep er blijft op vooruitgaan. Het geconsolideerde operationele resultaat (EBITDA) neemt inderdaad toe met 13,4% in vergelijking met 2006 en bedraagt nu 149,7 miljoen euro. De resultaten worden positief beïnvloed door de verdere aanhoudende groei van het omzetcijfer (+8,7% meer commerciële inkomsten) en door de structurele beheersing van de exploitatiekosten.

Het globale resultaat bevindt zich op 12,9 miljoen euro. Het jaar daarvoor was dat nog -171,6 miljoen euro. De geconsolideerde nettoschuld is één jaar vroeger gestabiliseerd dan volgens de planning waartoe de NMBS-Groep zich tegenover de overheid had geëngageerd. De productiviteit is gestabiliseerd op een niveau dat 32% hoger ligt dan in 2002. De nettodotatie per reiziger-kilometer, in constante euro, is in 2007 nog licht verminderd en kende de laatste vijf jaar een totale daling met 20%.

Resultaten NMBS-Holding

(in miljoen euro)

	2007	2006	Evolutie
Bedrijfsopbrengsten	2.307,8	2.287,6	0,9%
Omzet	2.065,7	2.047,1	0,9%
Overheidsdotatie	192,1	186,3	3,1%
Andere	50,0	54,2	-7,8%
Bedrijfskosten	-2.233,4	-2.215,0	0,8%
Personeel	-1.908,2	-1.872,1	1,9%
Andere bedrijfskosten	-325,2	-342,9	-5,2%
Bruto exploitatieresultaat (EBITDA)	74,4	72,6	2,5%
Niet-uitbetaalde lasten	-17,5	-26,0	
Netto operationeel resultaat (EBIT)	56,9	46,6	
Financieel resultaat	17,4	51,9	
Uitzonderlijk resultaat	-123,2	-256,3	
Boekhoudkundige hervorming 2005	94,7	96,9	
Globaal resultaat (EBT)	45,8	-60,9	

De NMBS-Holding, moedermaatschappij van de groep, bevestigt de verbetering van haar bruto exploitatieresultaat (EBITDA). Dat gaat er met 2,5% op vooruit in vergelijking met 2006, tot 74,4 miljoen euro. In het kader van

haar voortgezette beleid om de dochterondernemingen te ondersteunen, heeft de NMBS-Holding in mei 2007 een kapitaalsverhoging van NMBS doorgevoerd voor een bedrag van 95 miljoen euro.

Resultaten Infrabel

(in miljoen euro)

	2007	2006	Evolutie
Bedrijfsopbrengsten	1.501,2	1.482,4	1,3%
Infrastructuurvergoeding	584,2	578,8	0,9%
Overheidsdotatie	435,2	425,3	2,3%
Geproduceerde vaste activa	246,0	289,3	-15,0%
Andere	235,7	189,0	24,7%
Bedrijfskosten	-1.432,3	-1.424,7	0,5%
Personeel	-701,5	-698,9	0,4%
FSI-vergoeding	-300,0	-300,0	0,0%
Andere	-430,9	-425,8	1,2%
Bruto exploitatieresultaat (EBITDA)	68,8	57,8	19,2%
Niet-uitbetaalde lasten	-101,9	-84,9	
Netto operationeel resultaat (EBIT)	-33,0	-27,1	
Financieel resultaat	107,4	74,6	
Uitzonderlijk resultaat	-8,5	-7,4	
Globaal resultaat (EBT)	65,9	40,1	

Voor 2007 tekende Infrabel een operationeel resultaat (EBITDA) op van 68,8 miljoen euro, tegenover 57,8 miljoen euro in 2006 en een globaal resultaat (EBT) van 65,9 miljoen euro, tegenover 40,1 miljoen euro in 2006. Dit resultaat duidt voor Infrabel op een financiële situatie die onder controle is.

In de loop van 2007 investeerde Infrabel in totaal 727 miljoen euro. Concreet

werd 197 miljoen euro geïnvesteerd in het onderhoud van de capaciteit en 71 miljoen euro in capaciteitsuitbreiding van het spoorwegnet. De GEN- en hst-projecten vergden een investering van respectievelijk 75 en 160 miljoen euro. 2007 was dus zowel een jaar van investeringen in grote projecten als een jaar van investeringen in de verbetering van het alledaagse treingebruik.

Resultaten NMBS

(in miljoen euro)

	2007	2006	Evolutie
Bedrijfsopbrengsten	2.217,5	2.132,9	4,0%
Omzet	1.274,1	1.221,8	4,3%
Overheidsdotatie	883,7	847,5	4,3%
Geproduceerde vaste activa	50,7	49,7	2,0%
Andere	9,0	13,9	-35,3%
Bedrijfskosten	-2.210,2	-2.129,4	3,8%
Personeel	-982,1	-952,4	3,1%
Andere bedrijfskosten	-1.228,1	-1.177,0	4,3%
Bruto exploitatieresultaat (EBITDA)	7,3	3,5	108,6%
Niet-uitbetaalde lasten	-82,8	-173,2	
Netto operationeel resultaat (EBIT)	-75,5	-169,7	
Financieel resultaat	122,1	99,8	
Uitzonderlijk resultaat	-64,4	2,2	
Globaal resultaat (EBT)	-17,8	-67,7	

De autonome spoorwegexploitant NMBS sluit het jaar 2007 af met een bevredigende evolutie: het globale resultaat van de onderneming bereikte -17,8 miljoen euro, een verbetering die flink boven de verwachtingen ligt. Over de laatste drie jaren heeft NMBS haar resultaten verbeterd met 168,7 miljoen euro.

De EBITDA (bruto exploitatieresultaat), de economisch relevantste parameter,

steeg in vergelijking met het voorgaande jaar, toen hij 3,5 miljoen euro bedroeg. Het bruto exploitatieresultaat is meer dan verdubbeld en bereikte 7,3 miljoen euro in 2007. NMBS dekt dus zijn operationele kosten.

In 2007 realiseerde NMBS 2.217,5 miljoen euro bedrijfsopbrengsten, waarbij elke activiteit een groter omzetcijfer voortbrengt dan in 2006.

Nieuwe structuur focust op de klant

Het binnenlandse verkeer is een gesubsidieerde activiteit in het kader van de openbare dienstverlening, het internationale verkeer daarentegen een hyperconcurrentiële activiteit op een binnenkort geliberaliseerde markt. Reden genoeg voor NMBS om de twee activiteiten te scheiden.

Om elke klant de nodige aandacht te kunnen geven, wordt een directeur-generaal aangesteld aan het hoofd van elk van beide activiteitensectoren. Zo wordt Michel Jadot directeur voor het internationale verkeer en Sabin S'heeren directeur van het binnenlandse treinverkeer.



De strategische ligging uitspelen

NMBS heeft al verschillende jaren een respectabele plaats verworven in het hogesnelheidsverkeer. Met onze partners richten we meer dan 10 jaar geleden Thalys en Eurostar op. Beide groeien jaar na jaar. Onze operationele

ervaring en onze commerciële sterkte zullen NMBS wapenen tegen de volledige liberalisering in 2010. Dan zou het internationale reizigersverkeer voor NMBS om en bij de 300 miljoen euro moeten opbrengen.



Michel Jadot, directeur internationaal treinverkeer



Sabin S'heeren, directeur binnenlands treinverkeer

De klant beter leren kennen

NMBS wil meer dan ooit de dialoog aangaan met de reiziger. In 2007 heeft ze nog een stap richting klant gezet. Bij het ingaan van de nieuwe dienstregeling in december werden in de 50 grootste stations bemande infobalies geïnstalleerd, waar de reizigers terecht konden met hun vragen.

De Gedelegeerd Bestuurder, de leden van het Directiecomité en het management van NMBS hebben zich geëngageerd om gedurende een week die infostands te bemannen en te luisteren naar de vragen en de opmerkingen van de klanten.

Klant plukt de voordelen van de uitbreiding van het spoorweganet

Infrabel stelt zich tot doel om nieuwe spoorinfrastructuur zo snel mogelijk volledig of gedeeltelijk in gebruik te nemen zonder de afwerking van het complete project af te wachten. Zo kan de treinreiziger sneller profiteren van de uitbreiding van het spoorweganet.



Antwerpen-Centraal

Na de volledige vernieuwing van de perrons op het niveau +1, het bovengrondse spoorniveau onder de grote spoorhal heeft Infrabel op 23 maart 2007 het niveau -2 in gebruik genomen. Die dag kreeg Antwerpen-Centraal 4 extra perrons en kon het zijn handicap van 'kopstation' van zich afschudden. De treinen kunnen nu via een 3,8 km lange spoor tunnel onder het hartje van Antwerpen doorrijden, wat goed is voor een tijdswinst die kan oplopen tot 15 minuten.

Op 6 december mocht het station weer zijn feestpak aantrekken voor de ingebruikneming van de 4 nieuwe sporen op het niveau -1. Het Centraal Station kan sinds die dag prat gaan op 14 goed uitgeruste, comfortabele perrons waarbij de geklasseerde architectuur hand in hand gaat met de functionele, strakke maar sfeervolle stationsinfrastructuur van de twee ondergrondse spoor niveaus.

Tal van nieuwe stopplaatsen

Infrabel heeft in de loop van het jaar 2007 nog een aantal infrastructuren ter beschikking gesteld van de klant die misschien minder spectaculair ogen maar daarom niet minder belangrijk zijn:

Tweede spoor in Tielen verdubbelt de capaciteit van de lijn

De spoorlijn 29 van Herentals naar Turnhout is van begin tot einde enkelsporig. In de stopplaats Tielen, halweg tussen Herentals en Turnhout, werd een tweede spoor aangelegd, zodat treinen er elkaar kunnen kruisen. Dat

nieuwe tweede spoor zorgt zowaar voor een verdubbeling van de capaciteit van de spoorlijn. Infrabel heeft geen half werk geleverd, want de stopplaats werd volledig heraangelegd met hoge perrons, comfortabele schuilhuisjes, omroepinstallatie, ...

Trappen en lange hellingen zorgen ervoor dat niet alleen treinreizigers maar ook buurtbewoners en fietsers veilig naar de overkant van de stopplaats kunnen. De nieuwe onderdoorgang was meteen een gelegenheid om een overweg nabij de stopplaats af te schaffen, wat de veiligheid voor de buurt sterk verbeterd.

Evergem, een nieuwe stopplaats op de lijn 58

De vernieuwing van de spoorlijn 58 van Gent naar Eeklo kreeg op 10 juni 2007 de kroon op het werk met de opening van de nieuwe stopplaats Evergem. Net geen 50 jaar nadat het station van Evergem moest verdwijnen voor het graven van de Ringvaart rond Gent, heeft Infrabel een compleet nieuwe stopplaats aangelegd. Het nieuwe perron is optimaal geïntegreerd in de omgeving en herstelt met zijn steunmuur, trappen en lange toegangshellingen voor minder mobiele reizigers de centrumfunctie van de stationsomgeving van weleer weer in eer.

Ladies' Day:

de dag waarop de NMBS-Groep een meer vrouwelijk tintje krijgt

In 2007 vond voor de derde keer de Ladies' Day plaats, onder impuls van de voorzitter van de Raad van Bestuur Edmée De Groeve. Deze dag heeft als doel de werkomgeving van de vrouwen in de onderneming te verbeteren.

Historisch gezien zijn de spoorwegen een "mannenzaak". In 1989 maakten vrouwen slechts 3% uit van het totale personeelsbestand van de NMBS-Groep, tegenover 8,5% vandaag.

Pleitend voor een grotere vrouwelijke vertegenwoordiging binnen NMBS, is Edmée De Groeve ervan overtuigd dat de typische vrouwelijke waarden en kwaliteiten veel kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van NMBS.



Drie nieuwe stopplaatsen op één dag

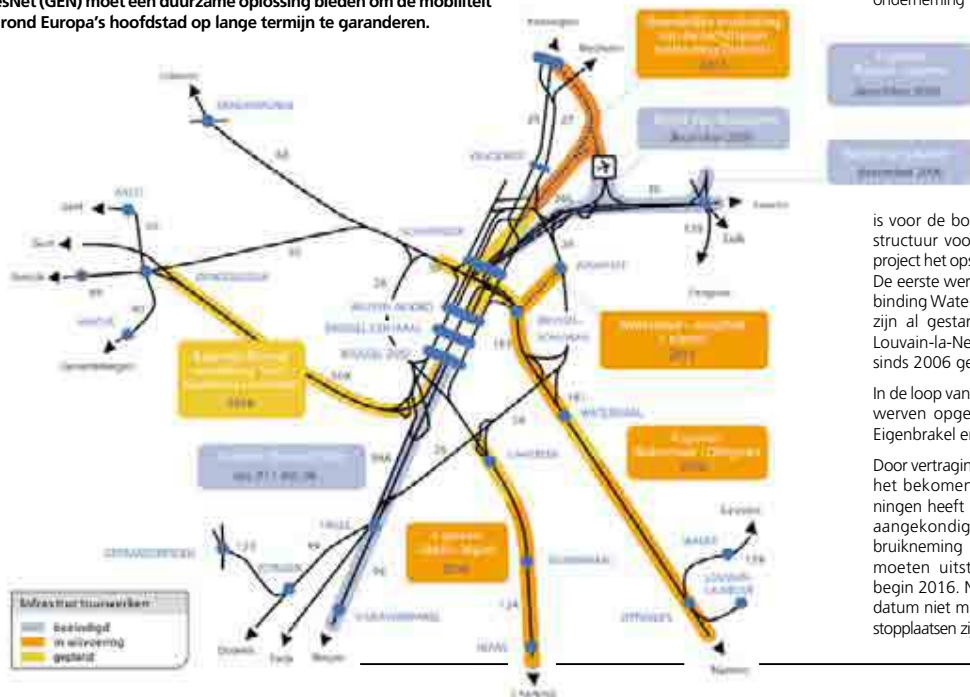
Voor het uiterste zuiden van het land was 8 mei 2007 een memorabele dag. Die dag heropende Infrabel niet minder dan drie stopplaatsen op de spoorlijnen 165 / 167 tussen Virton en Aarlen. Sinds die dag stoppen er weer treinen in Halanz, Aubange en Messancy. De infrastructuur van de drie stopplaatsen werd volledig nieuw aangelegd en biedt de treinreiziger het comfort dat hij verdient: hoge perrons, een degelijke

verlichting, zitjes, schuilhuisjes en een omroepinstallatie.

Op 10 december 2007 werden nog eens twee nieuwe stopplaatsen opengesteld voor de klanten. De eerste stopplaats kreeg de naam 'Diesdelle' en ligt op de lijn 26 tussen de stopplaatsen Boondaal en Sint-Job. Diesdelle is de eerste nieuwe bijkomende stopplaats die werd aangelegd in het kader van de uitbouw van het Gewestelijk ExpresNet. Tegelijk werd op de lijn 37 van Welkenraedt naar het Duitse Aken de nieuwe stopplaats 'Hergenrath' geopend die vooral de pendelaars naar Aken en Keulen een goed alternatief wil bieden voor het autoverkeer.

Het Gewestelijk ExpresNet krijgt vorm

Zowat 400 000 pendelaars zijn dagelijks onderweg naar Brussel. Dat aantal gaat nog steeds in stijgende lijn terwijl de toegangswegen naar de hoofdstad verder dichtslibben. De ontsluiting door het Gewestelijk ExpresNet (GEN) moet een duurzame oplossing bieden om de mobiliteit in en rond Europa's hoofdstad op lange termijn te garanderen.



De hoge frequentie van de treinen op de verbindingen van het GEN, de voornaamste troef van het project, vereist de uitbreiding van twee naar vier sporen op de meeste betrokken lijnen. Voor Infrabel, dat samen met dochter-onderneming TUC RAIL verantwoordelijk

is voor de bouw van de nieuwe infrastructuur voor het GEN, betekent het project het opstarten van talrijke werken. De eerste werkzaamheden voor de verbinding Watermaal-Schuman-Josaphat zijn al gestart in 2004. In Ottignies, Louvain-la-Neuve en Hoeilaart wordt sinds 2006 gewerkt.

In de loop van vorig jaar werden nieuwe werven opgestart in Nijvel en tussen Eigenbrakel en Waterloo.

Door vertragingen in de procedures voor het bekomen van de nodige vergunningen heeft Infrabel de oorspronkelijk aangekondigde termijn voor de ingebruikneming van het volledige GEN moeten uitstellen tot eind 2015 of begin 2016. Niettemin zullen tegen die datum niet minder dan 120 stations en stopplaatsen zijn aangepast of vernieuwd.



Lightrail in België

Lightrail is een licht en flexibel op rail gebaseerd vervoersysteem voor het vervoer van reizigers, dat het midden houdt tussen de trein en het klassieke stads- en streekvervoer.

In de toekomst kan lightrail een bijdrage leveren om de mobiliteit in en om de grote agglomeraties te verbeteren. Lightrailmaterieel is lichter dan een trein en kan snel optrekken en remmen, maakt vlot in- en uitstappen mogelijk, en is daarom geschikt voor kortere afstanden (10-40 km) met veel tussenstops.

De exploitatie wordt verzekerd met materieel dat zowel op het stedelijke tramnet als op het spoorwegnet rijdt. Het lightrailsysteem is gebaseerd op een relatief kleine vervoercapaciteit per rit (maximum 450 plaatsen per rit) maar met een hoog frequentieritme (zeker in de stedelijke omgeving). Bij grotere vervoervolumes is een uitbatting met de gewone trein economisch interessanter.

Momenteel werkt de NMBS-Groep, in samenwerking met de drie regionale openbare vervoermaatschappijen en hun voorgedijoverheden, specifieke veiligheidsvoorwaarden en -procedures uit voor lightrail in gemengd vervoer. Er wordt ook een marktstudie over lightrailmaterieel uitgevoerd, om te weten te komen wat er momenteel aan dergelijk materieel bestaat in het buitenland.

Het meest concrete lightrailproject kadert in het Spartacusplan van De Lijn, een regionaal netwerk van snelle verbindingen tussen de steden in Limburg. Hierin zal de trein samen met lightrail en snelbussen de ruggengraat vormen voor snelle en comfortabele verplaatsingen op grotere afstand.

Hét pilootproject voor lightrail zal dan ook de lightraillijn 1 van het Spartacusplan zijn. Het betreft de verbinding Hasselt - Maastricht. De route is 31,2 km lang en De Lijn stelt in haar huidige planning voorop dat deze lightraillijn actief wordt vanaf 2012.



Heide Verkeersleider

“Wij hebben weliswaar geen directe lijn met de treinreizigers maar door de centralisatie kunnen we korter op de bal spelen en de informatie over het treinverkeer sneller laten doorstromen naar de omroepers in de seinhuizen op het ganse net. Dus dankzij Traffic Control staan we dicht bij de klant.”

www.despoorwegenwervenaan.be

1 jaar Traffic Control

Het nieuwe Traffic Control werd op 2 februari 2007 door Infrabel boven de doopvont gehouden en is dus ruim een jaar actief. Traffic Control vervangt de vroegere nationale verkeersleiding van Brussel en de vijf regionale verkeersleidingen van Antwerpen, Bergen, Brussel, Gent en Namen. Elke dag opnieuw en 24 uur op 24 staat Traffic Control garant voor het beheer en de opvolging in real time van het volledige treinverkeer op het ganse Belgische spoorwagwegnet.

Verkeersleiders zijn het hart van Traffic Control

Vier teams van verkeersleiders zijn verantwoordelijk voor de opvolging van het treinverkeer op een aantal spoorlijnen in een bepaalde regio. In elk team neemt een verkeersleider de rechtstreekse contacten met de treinbegeleiders voor zijn rekening en zorgt zo voor een adequate uitwisseling van alle relevante info over de treinrit op de betrokken verbinding. Twee andere verkeersleiders zorgen voor een kwalitatieve informatieverbreiding naar de seinhuizen en de stations.

Hypermodern verkeerscoördinatiecentrum in Europa

Traffic Control is uitgerust met hoogtechnologische apparatuur en is een van de modernste verkeerscoördinatiecentra

van Europa. Alle routinematige klussen, zoals het bijhouden van de grafiek die de werkelijke rit van de trein vergelijkt met het theoretische model, worden volautomatisch bijgehouden zodat de verkeersleiders zich voluit kunnen concentreren op hun kerntaak: de veiligheid en de regelmaat van het treinverkeer.

Moderne technologie voor een optimale werkomgeving

Met een muisklik krijgt de verkeersleider een volledig beeld van de trein die hij wil opvolgen, van de dienstregeling tot de samenstelling van de trein. Voor goederentreinen krijgt hij meteen ook een overzicht van mogelijke gevaarlijke goederen die aan boord zijn zodat bij een eventuele tussenkomst van hulpdiensten onmiddellijk op een gepaste manier kan worden ingegrepen.

Traffic Control bevindt zich in het hoofgebouw van Infrabel aan de Barastraat in Brussel, recht tegenover het station Brussel-Zuid. De ploeg van Traffic Control bestaat uit zowat 170 gedreven en gemotiveerde Infrabel-medewerkers met maar twee gezamenlijke doelen voor ogen: waken over de veiligheid en de stiptheid zonder tijdige en kwalitatieve informatie uit het oog te verliezen en streven naar een snel herstel van de normale toestand op het treinverkeer bij eventuele incidenten.

Hogesnelheidsnet nadert voltooiing

De eerste hogesnelheidslijn (HSL) van de Franse grens naar Brussel bestaat 10 jaar, het volledige hogesnelheidsnet in België zit echter in de laatste rechte lijn naar de voltooiing. De HSL Noord tussen Antwerpen en de Belgisch - Nederlandse grens is afgewerkt en het is wachten op de homologatie van het treinmaterieel vooraleer de hogesnelheidstreinen in volle vaart tussen Antwerpen en Amsterdam zullen rijden.

De tweede ontbrekende schakel van het hogesnelheidsnet, de HSL Oost naar de Duitse grens, heeft eveneens de eindstreep in zicht. Na de testritten op deze lijn in oktober vorig jaar loopt nu de procedure voor de homologatie van

het ETCS-seinsysteem. De HSL Oost zal tegen het einde van dit jaar ter beschikking gesteld worden van de operatoren.





Capaciteit klassieke spoorwegnet uitgebreid

Het GEN-project en het hogesnelheidsnet zijn twee gigantische projecten die sterk in de kijker lopen maar Infrabel investeert eveneens in andere grote projecten met het oog op een forse capaciteitsuitbreiding van het net. Het derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge is zeer belangrijk voor het goederenvervoer van en naar de haven van Zeebrugge maar tegelijk ook voor het reizigersverkeer. Door het tragere treinverkeer op de buitenste sporen te laten rijden kan de snelheid op de binnenste sporen worden opgetrokken tot 200 km/u. Snelle reizigerstreinen

kunnen dan de rittijd tussen de twee steden fors inkorten. Het nieuwe spoorviaduct dat momenteel wordt gebouwd net buiten het station van Gent-Sint-Pieters is de zichtbare aanzet van die werken voor de uitbreiding van de spoorlijn 50A tussen Gent en Brugge.

Een ander groot project in dienst van de mobiliteit en dat past in de ambitie van Infrabel om het kruispunt van Europa te worden, is de modernisering van de spoorlijn van Brussel naar Luxemburg. Tussen Brussel en Louvain-la-Neuve maakt de modernisering deel uit van

het GEN-project, maar ook het 175 km lange traject van Louvain-La-Neuve tot de Belgisch-Luxemburgse grens krijgt een nieuwe infrastructuur met het oog op een vlotter en sneller verkeer. Door de talrijke bochten op dit traject is de snelheid op vele plaatsen beperkt en stijgt ze nergens boven de 130 km/u. Infrabel wil de snelheid van de lijn verhogen tot 160 km/u. Hiervoor moeten 10 bochten worden rechtgetrokken en tal van bruggen worden aangepast. In de grote stations worden bovendien de in- en uitritcomplexen vernieuwd met het oog op een vlotter en sneller

verkeer. In de stations Namen en Jemelle wordt momenteel volop gewerkt aan die modernisering.

Op sommige plaatsen zal de toegelaten snelheid met niet minder dan 50 km/u worden opgetrokken. Een treinrit van Brussel naar Luxemburg zal op die manier worden ingekort van 2u30 tot 2u10, een tijdswinst van 20 minuten.

Wilt u meer weten over de grote projecten die Infrabel op stapel heeft staan, surf dan naar: www.infrabel.be en klik door naar 'onze projecten'.

Diabolo, de ontsluiting van de luchthaven

Infrabel heeft op 28 september 2007 een mijlpaal bereikt in het Diabolo-project. Die dag werd de procedure van de Publiek Private Samenwerking (PPS) afgerond. De speciaal opgerichte projectvennootschap Northern Diabolo NV die onmiddellijk daarna werd opgericht door de private investoersgroep, zal instaan voor de financiering en de bouw van de ondergrondse spoorverbinding tussen het station Brussel-Nationaal-Luchthaven en de nieuwe spoorlijn Schaarbeek – Mechelen op de middenberm van de autosnelweg E19. De werkzaamheden voor de bouw van de Diabolo zijn gestart eind oktober 2007.

Publiek Private Samenwerking

Het Diabolo-project wordt gerealiseerd via een Publiek Private Samenwerking die werd opgezet door Infrabel in samenwerking met onafhankelijke juridische en financiële adviseurs. Na meer dan een jaar intensief samenwerken hebben de verschillende partijen, die betrokken zijn bij de PPS voor de financiering van de Diabolo, op vrijdag 28 september 2007 het financieringscontract afgesloten. HSH Nordbank AG en Babcock & Brown, beiden actief in de financiering van grote projecten, werden na een lange onderhandelingsprocedure weerhouden als private partners voor dit project.

Tegelijkertijd werd ook het eigenlijke bouwcontract ondertekend. Voor de bouwkundige werken tekent het bouwconsortium THV DIALINK dat bestaat uit CEI-De Meyer, MBG, Ways & Freitag, VINCI Construction Grands Projets en Smet Tunneling.

Northern Diabolo NV

De speciale projectvennootschap, die opereert onder de naam Northern Diabolo NV staat in voor het ontwerp, de bouw en de financiering van de Diabolo en is verantwoordelijk voor het respecteren van de afgesproken bouw- en de opgelegde bouwtermijn. Northern Diabolo NV zal gedurende 35 jaar de infrastructuur ter beschikking stellen van Infrabel die er in 2047 eigenaar van wordt.

Tijdens die 35 jaar put Northern Diabolo NV zijn inkomsten, vastgelegd bij wet op 30 april 2007, uit een vastgestelde jaarlijkse bijdrage van Infrabel en een jaarlijkse bijdrage van de operatoren die de lijn gebruiken. Bovendien vloeit een deel van de prijs van het treinticket van elke individuele reiziger die van en naar het station Brussel-Nationaal-Luchthaven reist, met uitzondering van het woon-werkverkeer, terug naar de investeerder.

Infrabel bouwt als onderaannemer van het bouwconsortium THV DIALINK de specifieke spoortechnologie en wordt door Northern Diabolo NV gedurende 35 jaar belast met de onderhouds- en vernieuwingswerken van de ganse Diabolo-infrastructuur en dit voor rekening van de private vennootschap.

De spoorwerken bestaan vooral uit de verlenging van het bestaande ondergrondse station, het boren van twee enkelsporige tunnels van elk 1.070 meter,

de ondergrondse doortocht van de Brucargo-bedrijfszone, diverse ondergrondse kruisingen met de autosnelweg E19 én de aansluiting met de nieuwe spoorlijn Schaarbeek – Mechelen op de middenberm van de E19. In samenwerking met het Vlaams Gewest wordt ook de wegenis aangepast.

Planning van de werken

Na het rooien van het bos op de middenberm wordt sinds juli 2007 gewerkt aan de aanleg van de spoorbedding. Eind 2010 zullen de bouwkundige werken voor de Diabolo en de nieuwe spoorlijn 25N tussen Schaarbeek en Mechelen zijn voltooid waarna in 2011 de eigenlijke spooraanleg kan worden uitgevoerd. In juni 2012 zal de Diabolo na grondige testen in dienst worden genomen, net als de nieuwe spoorlijn tussen Schaarbeek en Mechelen op de middenberm van de E19.

Diabolo, voor een betere toegankelijkheid van de luchthaven

De noordelijke aansluiting met de spooras Brussel – Mechelen – Antwerpen is een volgende stap in de verbetering van de spoorontsluiting van de luchthaven Brussels Airport. De eerste stap was de boog van Nossagegem, die sinds december 2005 de luchthaven met de oostelijke spooras Brussel – Leuven – Limburg – Luik verbindt. Dankzij de Diabolo zal het ondergrondse station in de luchthaven rechtstreeks aansluiten op de grote assen van het Belgische spoorwegnet en diverse Europese steden (Amsterdam, Parijs, Frankfurt).



Veiligheid en stiptheid

Concentratie van de seinhuizen

Veiligheid en regelmaat van het treinverkeer zijn twee hoofdprioriteiten van Infrabel die nooit aan de aandacht ontsnappen. Tegelijk met de oprichting van Traffic Control dat het treinverkeer op nationaal niveau stuurt en beheert, investeert Infrabel fors in de concentratie van de seinhuizen die het treinverkeer op regionaal niveau in goede banen leiden. Sinds 2005 is Infrabel gestart met een progressieve vernieuwing en concentratie van de seinhuizen. Dankzij nieuwe technologie kan de actieradius van een seinhuis sterk worden verhoogd en de betrouwbaarheid verbeterd. Bij het begin van het programma waren er nog 368 seinhuizen. Dat aantal is op dit moment al verminderd tot 274. In 2012, als het programma zal zijn afgewerkt, zullen

31 hypermoderne seinhuizen en 11 op afstand bediende seinhuizen waken over al het treinverkeer op het Belgische spoorwegnet.

Concentratie Logistieke Centra Infrastructuur

Niet alleen de seinhuizen worden geconcentreerd. Ook de interventieploegen voor het technische onderhoud van de spoorinstallaties ontsnappen niet aan een zekere centralisatie. Nu zijn vele onderhoudploegen geografisch nog sterk versnipperd. Infrabel wil hen daarom samenbrengen in nieuwe modern uitgeruste LCI's of Logistieke Centra Infrastructuur. In deze moderne gebouwen zijn alle materialen aanwezig om uit te rukken naar interventieplaatsen waar onderhoud of dringende herstellingen moeten gebeuren. De goed uitgeruste ploegen zullen sneller en accurater optreden en dus het treinverkeer vlotter laten verlopen. Dergelijke nieuwe centra zijn al operationeel in Aat, Antwerpen-Linkeroever, Bergen, Doornik, Leuven en Ronet. Begin vorig jaar werd het LCI van Ans nabij Luik aan het lijstje toegevoegd.

Veiligheid op de spoorlijnen

>> GSM-R en ETCS

Het digitale GSM-R netwerk (GSM for Railways) wordt stilaan een realiteit en zal binnenkort de verschillende analoge communicatiekanalen vervangen. Infrabel heeft intussen ruim de helft van de spoorinstallaties uitgerust met de nieuwe technologie. De volledige klus moet geklaard zijn tegen het einde van 2009. Deze technologie zal het treinverkeer aanzienlijk veiliger maken, want het zorgt voor een volautomatische verbinding tussen de treinbestuurder en de verkeersleider op Traffic Control.

De GSM-R technologie wordt gekoppeld aan de installatie van het automatische controlesysteem van de treinen ETCS (European Train Control System) en zorgt voor het digitaal doorsturen van de seinrichtingsgegevens aan boord van de treinen.

>> Overwegen

Elke overweg houdt een potentieel risico in. Daarom wil Infrabel als infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwegnet zoveel mogelijk overwegen afschaffen. Elk jaar wordt 15 miljoen euro geïnvesteerd in de verhoging van de veiligheid, één derde daarvan wordt gebruikt voor de afschaffing van overwegen. In twee jaar tijd werden zo 37 overwegen afgeschaft. Het resterende deel wordt gebruikt om aan de overwegen die niet kunnen worden afgeschaft de veiligheid te verhogen door aanpassingen aan de signalisatie en de uitrusting. Infrabel beseft echter dat niet iedereen die een overweg oversteeft zich altijd bewust is van de gevaren bij het negeren van de signalisatie. Onder de slogans 'Eventjes wachten, daar ga je niet van dood' en 'Laat je niet verrassen door de trein, respecteer de signalisatie aan de overwegen' heeft Infrabel in 2007 samen met het Belgisch Instituut voor de Veiligheids- en Sensibiliseringscampagne opgezet om de schoolgaande jeugd en eigenlijk alle weggebruikers aan te sporen tot een strikte naleving van de verkeersregels aan overwegen.



"Bouwen aan een veilig spoorwegnet!"

Pascale Vakbediende sporen

"Als vakbediende sporen heb ik een heel afwisselende en boeiende job. We vervangen dwarsliggers, controleren en smeren wissels, werken aan overwegen, we zagen stukken spoor uit na een railbreuk en we steken er een nieuwe spoorstaaf in... En dat allemaal in alle weersomstandigheden! Bovendien is het fysiek zwaar werk, maar als vrouw kan ik aardig m'n mannetje staan. En je staat er ook nooit alleen voor, je kunt altijd op de hele ploeg rekenen! Omdat de samenwerking met de collega's zo vlot verloopt, is het voor mij elke dag dan ook een plezier om te komen werken. Eigenlijk ben ik wel best trots op mijn beroep: dankzij ons werk kunnen de treinen dagelijks veilig en stipt blijven rijden!"

www.despoorwegenwervenaan.be

Stations voor de toekomst

Elke treinreis start en eindigt in een station. Daarom zet de NMBS-Groep de grote middelen in om de klant beter te ontvangen in de stations en de aantrekkelijkheid ervan te verhogen. Er wordt gebouwd of gerenoveerd met het oog op extra gebruikscomfort, een aangepast aanbod van commerciële diensten, meer veiligheid en een betere bereikbaarheid van het station met andere vervoersmiddelen (ook de auto en de fiets). Zo evolueren de grote stations naar plaatsen die niet alleen een praktisch nut hebben, maar nog andere behoeften invullen. Ze worden ontmoetingsplaatsen, waar het leuk toeven is en van alles te beleven valt. Waar de klant tijd kan winnen dankzij de aanwezigheid van een juiste mix van diensten die hij nodig heeft. Een greep uit de belangrijkste lopende projecten bewijst dat die toekomst vlug concrete vorm aanneemt.

Antwerpen-Centraal

Het compleet verbouwde Antwerpen-Centraal gaat zijn ultieme renovatiefase in. Hierbij wordt het historische gedeelte van het gebouw onder handen genomen. De koepel wordt aan de binnenzijde opgefrist en het dak bedekt met koper. De marmeren vloer in de wachtzaal is in zijn oorspronkelijke staat hersteld, waar mogelijk met de originele

tegels. Ook de buitengevels krijgen een opknappbeurt. Als bekroning volgt het terugplaatsen van de fronten en de torenspitsen van de gevel kant De Keyserlei, die er sinds eind de jaren '50 waren verwijderd.

Een tweede belangrijke onderdeel van de werkzaamheden is de afwerking van de tweede stationstoegang aan het Kievitplein en aanpalende winkelruimtes.



De buitengevels van het historische gebouw worden in hun oude glorie hersteld.

Leuven

De overkapping van de perrons, een origineel ontwerp, is grotendeels klaar. Het stationsgebouw wordt momenteel compleet gerenoveerd. Het oorspronkelijke ontwerp uit 1879 dient hierbij als architecturale leidraad. Het valse plafond in het centrale gebouw gaat eruit, waardoor de 15 meter hoge wachtzaal weer helemaal tot zijn recht komt en het stucwerk weer zichtbaar wordt. Tijdens de werken zullen de stationsdiensten tijdelijk worden ondergebracht in twee containergebouwen op het plein.

Op vroegere spoorwegterreinen aan de achterzijde van het station gaat een ambitieus stadsontwikkelingsproject van start. Het project heet de 'Kop van Kessel-Lo' en omvat ongeveer 70.000m², bestaande uit woningen, een fiets- en parkeergarage, twee hotels, winkels, kantoren en een bioscoopcomplex. De werkzaamheden starten in 2008. Bij het project hoort bijkomende ondergrondse parkeerruimte voor de pendelaars.

Brugge

De modernisering van het station Brugge is al flink gevorderd. Ze omvat de inrichting van een vernieuwde, aangename en bredere onderdoorgang met ruimte voor winkeltjes en de aanleg van nieuwe perrons, aangepast aan de hoogste comforteisen en eigentijdse materialen en design. Momenteel worden nieuwe roltrappen geplaatst.

We benaderen onze stationsprojecten



Het station Brugge werd een duizendtal fietsenstallingen rijker: geen overbodige luxe!

Gent-Sint-Pieters

Gent-Sint-Pieters werd gebouwd in 1913 met het oog op de wereldexpo, die plaatsvond in de zone van het huidige 'mijloenenkwartier'. Vandaag is het qua reizigersaantallen het belangrijkste station van Vlaanderen. Nu wordt een grootscheeps project gerealiseerd met het doel om het station en zijn omge-

ving aan te passen aan de 21^{ste} eeuw. Tegen 2016 wordt het station volledig omgevormd, waarbij de ruimte tussen het stationsgebouw en de Sint-Denijslaan onder de sporen wordt opengewerkt. De perrons worden breder en reizigers zullen beschutting vinden onder een dak dat alle sporen overspant. Er komt een ondergrondse parkeergarage, goed

voor bijna 3000 wagens, en een goede aansluiting met De Lijn dankzij een nieuw tram- en busstation. Eind 2007 ging het voormalige postgebouw Gent X tegen de vlakte om plaats te maken voor een busstation. In de hal van het station begon de restauratie van de historisch waardevolle muur- en plafond-schilderingen.



Een beeld van de toekomstige gevel van het station Gent-Sint-Pieters aan de kant Sint-Denijslaan.

Luik-Guillemins

Het spoorwegmonument voor de 21^{ste} eeuw zit in zijn ultieme afwerkingsfase. De laatste hand wordt gelegd aan het installeren van roltrappen, verwarming, verlichting, enz. Het nieuwe gebouw, getekend door Santiago Calatrava, staat iets verder dan het oude gebouw, en dat heeft alles te maken met het feit dat ook de inplanting van de toegangsspooren is verbeterd om een vlotter treinverkeer mogelijk te maken. Vorig jaar brachten we de stationsdiensten en commerciële diensten over naar een voorlopig stationsgebouw en werd het oude stationsgebouw gesloopt. Een van de loopbruggen van het nieuwe gebouw werd al in dienst genomen.

Gembloers

In Gembloers, het belangrijkste station van Waals-Brabant, werd een nieuwe parking in gebruik genomen. Het gaat om de grootste stationsparking op Waals grondgebied, met 1200 plaatsen (waarvan 31 voor gehandicapten). Voordien beschikte Gembloers maar over 650 parkeerplaatsen. Fietsers kunnen hun tweewieler kwijt in één van de 96 fietsenstallingen. Tegelijkertijd is ook het busstation compleet gemoderniseerd.

Het gaat om een investering van 3,5 miljoen euro. De aanleg past perfect in het beleid van de NMBS-Holding, die het treingebruik wil stimuleren door de toegankelijkheid van de stations via andere vervoersmiddelen te vergroten.

Nog dit jaar gaan we van start met de constructie van een nieuw stationsgebouw.

Brussel-Centraal

Het beschermde monument Brussel-Centraal, dat nog werd ontworpen door Horta, is niet berekend op het huidige aantal reizigers. Daarom wordt het drukste station van België gemoderniseerd om de capaciteit te vergroten en om het comfort van de klanten te verbeteren. Het accent ligt vooral op veiligheid, een betere toegankelijkheid en doorstroming van de reizigers en een meer overzichtelijke indeling van

de ruimtes. Vorig jaar werd een nieuwe centrale gang gecreëerd op de tussenverdieping, die aansluit op de ingang Magdalena en binnenkort ook op de nieuwe ingang Kunstberg. Deze extra ruimte biedt onderdak aan verschillende nieuwe winkels. De perrons 1, 2, 5 en 6 werden verlengd. Alle perrons worden momenteel vernieuwd, met nieuwe vloerbekleding, betere verlichting en omroepinstallatie, en een vermindering van de geluidsimpact van de treinen.



De dakkoepel van Brussel-Centraal (op de foto nog in aanbouw) zorgt voor een heldere lichtinval in de ondergrondse verbinding tussen de ingang Magdalena, de ingang Kunstberg en het winkelcentrum.

Het omvat de bouw van winkels, horecazaken, appartementen en een hotel. Een trekpleister wordt alvast de Duitse elektronicaketen Media Markt. Om de bereikbaarheid van het station te optimaliseren, komt er ook een nieuwe fietsenstalling met 1.800 gebruiksvriendelijke rekken, waarvan 350 bewaakt. Verder zijn er groenzones met zitbanken gepland. Aan de kant van het stadscentrum komt de ontwikkeling 'Groen Brugge', dat een terrein van 56.900 m² beslaat.

Charleroi-Sud

De loketten, de wachtzaal en de bureaus kant Namen werden gerenoveerd. Een van de leidende principes bij onze renovatieprojecten is de aandacht voor waardevolle architectuur. Waar mogelijk werd de originele architectuur behouden en gecombineerd met een moderne look. De vernieuwde lokettenzaal met zijn kleurrijke glas-in-loodramen in de halve rondboog trekt onmiddellijk de aandacht. Met die rondboog in de gevel wilden de oorspronkelijke ontwerpers een spoorhal suggereren, naar het voorbeeld van het Parijse Noordstation.

2007 was een scharmierjaar in de werkzaamheden in Charleroi-Sud, met aanpassingen aan verschillende lokalen die tijdelijk bepaalde diensten zullen huisvesten in het niet-gerenoveerde deel van het gebouw. Nu zullen de perrons nog verder worden vernieuwd, zal de toegankelijkheid worden verbeterd en komt er een nieuwe winkelgalerij. Een verdere uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen staat ook op het programma, met een totaal aanbod van 1300 plaatsen als doel.

Doornik

Ook in Doornik, volgens kenners een van de mooiste stations van het land, wordt geïnvesteerd in renovatie. Het oprispen van de gevels en de vervanging van de ramen is net afgerond. Nog dit jaar wordt gestart met werkzaamheden

aan de loketten en aan voorzieningen voor de brandveiligheid. De herinrichting van een deel van het reizigersgebouw is voor 2009-2010. Ook het oprispen van de voetgangerstunnel, waarbij een betere verlichting wordt geïnstalleerd, staat nog op het programma.



Het station van Doornik is een gebouw uit 1879, ontworpen door Henri Beyaert (bekend van het vroegere briefje van 100 frank) in Vlaamse neorenaissancestijl. Het ondergaat nu een grondige face-lift.



Een 3D-simulatie van de nieuwe toegang tot de onderdoorgang aan de Pieter Tacklaan.

Kortrijk

In Kortrijk zijn de werkzaamheden gestart voor de bouw van een tweede toegang aan de achterzijde van het station, wat helemaal past in ons beleid om het barrière-effect van de stations op te heffen en de verbinding tussen de stadsgedeeltes aan weerszijden te verbeteren. Het Kortrijks station krijgt aan de Minister Tacklaan een ruime stationshal met toegangshelling tot de onderdoorgang.

In de nieuwe stationshal zullen de reizigers dankzij het gebruik van veel

glas volop van daglicht kunnen genieten. Dit creëert een aangenaam en veilig gevoel. Brede trappen en een roltrap leiden rechtstreeks naar een zoenzone. Via de nieuwe hal is er een directe verbinding tussen de bushalte en de onderdoorgang.

In de overdekte toegangshelling komen 300 fietsenrekken. Zo kunnen fietsers op een veilige en comfortabele manier hun fiets stallen. Ook het fietspad langs de kant van de sporen wordt heraangelegd.

Grootste cameranetwerk van het land

Onlangs nam de NMBS-Groep in het station Leuven de 1000^{ste} veiligheids-camera in zijn netwerk in gebruik. Daarmee beschikken de spoorwegen over het grootste cameranetwerk in het land.

Met de installatie van de 1.000^{ste} camera in Leuven zitten we op schema om tegen 2010 1.500 bewakingscamera's te installeren in de 51 grootste stations in België. Dat programma ging van start in 2006 en is goed voor een investering van 11 miljoen euro.

De aanwezigheid van camera's heeft duidelijk effect. In het proefstation Ottignies bleek het ontradende karakter uit een daling met 21% van het aantal criminele feiten. Tijdens de zeven operationele maanden in 2007 vroeg de politie 221 keer camerabeelden op. In 170 gevallen konden die bijdragen in het onderzoek. De beelden zorgen ook voor een snelle en gerichte tussenkomst bij reële problemen en incidenten.

"Van het station een veilige, nette en gezellige plaats maken."



Toon

Area manager Antwerpen-Centraal

"Er zijn bijzonder veel partijen betrokken bij de dagelijkse werking van een station. Ik probeer al deze verschillende personen en instanties zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Winkels en horecazaken, taxi-bedrijven, aannemers en onderhoudsploegen, uitbaters van de parkings, lokale politie, spoorwegpolitie en natuurlijk de reizigers: het zijn maar enkele van de diensten, bedrijven en personen aanwezig in het station. We stellen gebreken en wenselijke aanpassingen vast en trachten deze te kanaliseren. Vroeger was dat een beetje de taak van iedereen en van niemand. Nu zijn wij daar als Area Managers verantwoordelijk voor. Als Area Manager moet je heel pragmatisch werken en knopen doorhakken. Mijn job is heel 'tastbaar' voor de klanten. Een goede taakverdeling tussen alle partijen en coördinatie is noodzakelijk om van het station een vlotte, veilige, nette en gezellige plaats te maken voor iedereen. En de klanten kunnen daaraan meewerken. Onlangs deelden we aan de reizigers in een aantal grote stations een bloemetje uit. Die ludieke actie was de gelegenheid hen te vragen het ons te laten weten als er iets schort met de netheid."

www.despoorwegenwervenaan.be



We kwamen ook bij u langs

Hier volgt een volledige lijst van stations waar vorig jaar werkzaamheden werden uitgevoerd.

Het lijstje omvat heel diverse werken, zowel nieuwbouw als renovatie (dakwerken, de vernieuwing van loketten, de installatie van nieuw sanitair, de bouw van een nieuw station...). Er is vast een station in uw streek bij!

Stationsgebouwen en omgeving

Afgevoerd in 2007: Andenne, Ans, Antwerpen-Centraal, Arlon, Brussel-Zuid, Erembodegem, Fleurus, Gent-Dampoort, Geraardsbergen, Kalmthout, Leuven, Liedekerke, Liège-Palais, Mol, Tamines, Turnhout

Opgestart of voortgezet in 2007: Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Centraal, Auvelais, Bilzen, Brussel-Centraal, Brussel-Luxemburg, Brussel-Noord, Charleroi-Sud, Doornik, Ecaussinnes, Erquelinnes, Gent-Sint-Pieters, Gouvy, Kortenberg, Leuven, Liège-Guillemins, Lommel, Londerzeel, Mechelen-Nekkerspoel, Neerpelt, Noorderkempen, Ottignies, Tienen, Vielsalm, Willebroek, Zaventem

Parkings en fietsenstallingen*

Afgevoerd in 2007: Aalst-Kerrebrouck, Aarschot, Aarsele, Andenne, Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Oost, Balegem-Zuid, Beringen, Berlaar, Beveren, Booischot, Booischot, Boom, Brugge, Brussel-Zuid, Charleroi-Sud, De Pinte, De Pinte, Duinbergen, Ecaussinnes, Echem, Eine, Erps-Kwerps, Evergem, Gembloux, Gontrode, Gontrode, Groot-Bijgaarden, Haacht, Hansbeke, Herzele, Hever, Hoboken-Polder, Iddergem, Izegem, Jurbeke, Kalmthout, Kapellen, Kapellen-op-den-Bos, Knokke, Kortemark, Kortrijk, Liedekerke, Lierde, Lissewege, Leuven, Manage, Marchienne-au-Pont, Maria-Aalter, Mechelen, Merchtem, Mechelen CW, Mechelen-Nekkerspoel, Melkouwens, Mons, Morselt-Oude God, Muizen, Namen, Namen, Neerpelt, Ottignies, Philippeville, Poperinge, Saint-Ghislain, Schendelbeke, Scholen, Scholen, Sint-Katelijne-Waver, Sint-Truiden, Temse, Tienen, Tienen, Vijfhuizen, Viane-Moerbeke, Vilvoorde, Vijfhuizen, Wezemaal, Wolfstee, Zandbergen

Opgestart of voortgezet in 2007: Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Centraal, Brugge, Brussel-Noord, Brussel-Luxemburg, Diest, Doornik, Fleurus, Gent-Sint-Pieters, Halle, Hasselt, Leuven (Martelarenlaan), Leuven-Noord, Leuven, Ottignies, Tamines, Tienen, Waterloo, Weerde-Eppegem.

*schuin gedrukt = fietsenstallingen



Kauwgom: wilt u ook een 'sjiek' station?

In een aantal stations werden verleden jaar 'kauwgomacties' gehouden. In samenwerking met gespecialiseerde firma's werden de kauwgomresten op de perrons en in het station verwijderd. Een arbeidsintensieve (lees: dure) operatie! Zo'n schoonmaak kost al gauw 3 euro per m². Als je weet dat een station als Kortrijk een oppervlakte heeft van 6000 m², dan loopt het kostenplaatje al aardig op. Samen met de poetsbeurt startte daarom ook een sensibiliseringscampagne om de reizigers erop attent te maken dat

gebruikte kauwgom in de vuilnisbak hoort en niet op de grond. In de betrokken stations werden affiches opgehangen en flyers uitgedeeld.

Kauwgomgebruikers zijn zich niet altijd bewust van de kleverige massa die ze in het station achterlaten. We willen dan ook uw medewerking vragen om het station netjes te houden. Het volstaat om de gebruikte kauwgom in een papiertje te wikkelen en bij te houden tot de volgende vuilnisbak. In het station staan er voldoende. Alvast bedankt!



"De reis zo aangenaam mogelijk maken."

Youness

Gespecialiseerd veiligheidsbediende (Securail)

"Preventie, klanten helpen en menselijk contact vormen de kern van mijn job als Securail-agent. In tegenstelling tot wat velen denken, is repressie een klein onderdeel van ons werk. We zijn er om over de reizigers te waken, om hun reis zo aangenaam mogelijk te maken. Kortom, de klanten kunnen altijd bij ons terecht, we zijn een echt aanspreekpunt voor hen. Ik voel dagelijks dat m'n werk nuttig is, het sociale aspect is zeer belangrijk. In stations en treinen ga ik bijvoorbeeld regelmatig de dialoog aan met jongerengroepjes. Voorkomen is beter dan genezen. Openheid en luisterbereidheid naar anderen toe zijn zeer belangrijk voor Securail-agenten."

www.despoorwegenwervenaan.be

Veiligheid maken we samen

Maar al te vaak worden we geconfronteerd met slecht nieuws over de sociale veiligheid op het openbaar vervoer. Een kwalijke trend, die samenhangt met een maatschappelijk fenomeen, dat zich echter niet alleen op het openbaar vervoer voordoet, maar op alle plaatsen waar veel mensen samenkomen (denk maar aan pickpockets). De cijfers voor de spoorweggroep illustreren die algemene trend. Het voorbije jaar tekende de NMBS-Groep een stijging van 20% op van daden van agressie ten opzichte van haar personeelsleden, hoofdzakelijk treinpersoneel. In 231 van de 918 gevallen ging het zelfs om slagen en verwondingen. Die trend kan alleen worden omgeboogen door inspanningen op alle niveaus van onze samenleving.

Maar daarom blijft de NMBS-Groep niet bij de pakken zitten. We nemen concrete maatregelen om de veiligheid van onze reizigers en ons personeel te verbeteren en het gevoel van veiligheid te verhogen.

De NMBS-Groep baseert zijn geïntegreerd veiligheidsbeleid op drie pijlers. De eerste pijler is het verhogen van het aantal veiligheidsmensen. Tijdens de afgelopen jaren is het aantal medewerkers bijna verdrievoudigd: van 316 in 1999 naar 900 vandaag (Securail en Spoorwegpolitie samen). Alleen al in 2007 gingen meer dan 50 bijkomende medewerkers aan de slag bij Securail. Ten tweede streven we naar een hechte samenwerking met lokale overheden, politiediensten en gerechtelijke instanties. De derde pijler is het inschakelen van technische hulpmiddelen. Camera-bewaking levert een reële bijdrage tot de veiligheid en het veiligheidsgevoel bij de klanten en het personeel.

Controlekamers in Brussel en Antwerpen operationeel

Camerabeelden bewijzen uiteraard enkel hun nut als ze ook daadwerkelijk worden bekeken. Zowel in Brussel als in Antwerpen werden in 2007 controlekamers in gebruik genomen, waar alle beelden en alarmsignalen (zoals een inbraakalarm) worden gecentraliseerd. Medewerkers van Securail zijn er continu aanwezig, zeven dagen op zeven, de klok rond.

De belangrijkste controlekamer, die in Brussel, kreeg de naam "Security Operations Center" mee. Het is het nationale zenuwcentrum waar de beelden uit het hele land toekomen. De controlekamer in Antwerpen beheert alleen de camera's in het station Antwerpen-Centraal en in de nieuwe spoorweg-tunnel. Ook de systemen voor het comfort in het gebouw worden er beheerd, zoals de verwarming en de brandveiligheid.

Drie operatoren beschikken over verschillende pc-schermen en een Personal Video Wall. Hierop kunnen zij tegelijkertijd een veelvoud van beelden oproepen en bekijken. De camerabeelden maken het mogelijk om een globaal beeld te krijgen van de activiteit of de drukte in

bepaald station, maar het is bijvoorbeeld ook mogelijk om een verdacht pakje uit te vergroten of de activiteiten van individuen of groepen virtueel te observeren. De operatoren kunnen zelf switchen van camera naar camera, in- en uitzoomen, "foto's" maken...

Bij ernstige incidenten of bijvoorbeeld grootschalige manifestaties kan een crisiscentrum worden geactiveerd in een aanpalend lokaal. De camerabeelden kunnen er op groot scherm worden bekeken. Van daaruit kan de opvolging en de coördinatie van de tussenkomsten op een efficiënte manier worden georganiseerd.

Ook de Centrale Meldkamer maakt deel uit van het Security Operations Center. Daar komen alle oproepen voor hulp of gevaar meldingen binnen afkomstig van personeelsleden of klanten, onder meer via het gratis noodnummer 0800/30.230. De interventies op het terrein worden er gecoördineerd. De operatoren van de controlekamers kunnen een gemelde situatie visueel checken en bijkomende inlichtingen verschaffen of omgekeerd zelf situaties melden die een tussenkomst vereisen.



Nieuwe look voor veiligheidsmedewerkers

De medewerkers van Securail, die actief zijn op het terrein, kregen onlangs een nieuwe look. De Securailmedewerkers patrouilleren in de stations en op de treinen en gaan voortaan in een opvallend rood door het leven. Door de kleurkeuze van hun nieuwe uniform wordt hun zichtbaarheid drastisch vergroot. Rood vest, rode fleece, rode polo en zwarte broek met het bij wet verplichte Vigilis-logo.

Tegelijkertijd werd in de stations een affichecampagne gestart. De ideale manier om de klanten te laten kennismaken met het nieuwe uniform en hen duidelijk te maken dat ze niet hoeven te aarzelen om het veiligheidspersoneel aan te spreken. Zo hoopt de NMBS-Groep het veiligheidsgevoel van de klant en het personeelslid te vergroten. De campagne vormde ook een mooie gelegenheid om het gratis noodnummer van de NMBS-Groep (0800/30230) te promoten.

Drie echte Securail-medewerkers zijn het gezicht van de campagne. Elk van hen presenteert een belangrijk aspect van de job en de campagne. "David ziet je wel zitten" vestigt de aandacht op het uitgebreide cameranetwerk, "Mourad heeft een oogje op jou" legt de nadruk op de preventieve patrouilles, de aanwezigheid van het veiligheidspersoneel in de stations en treinen. "Heb je Sofie haar nummer al?" spoort de klanten aan om het gratis noodnummer te bellen als ze iets verdachts zien in het station of de trein.

Ter ondersteuning van de campagne deelden Securail-medewerkers folders uit in de grote stations.

Joëlle Treinbegeleidster

"De taken van treinbegeleiding zijn in essentie de reizigers informeren, de vervoerbewijzen controleren en ervoor zorgen dat de klanten stipt en veilig op hun bestemming geraken. Zichtbaarheid is daarbij essentieel, dat betekent dus veel door de trein gaan om de reizigers te helpen indien zij dat wensen.

Maar je kan ook iets extra doen, bijvoorbeeld de kinderen zelf hun kaartje laten knippen of bij de al wat oudere jongeren uitleg geven hoe een vervoerbewijs gecontroleerd wordt. En waarom niet, aan 18-jarigen meegeven dat treinbegeleider een fantastische job is en dat zij dat kunnen worden indien ze dat wensen.

Als je de controle met de glimlach doet, krijg je er tevredene klanten voor in de plaats. Nu werk ik op het bureau dat de dienstregeling voor de collega's bijstuurt als werkzaamheden op het spoor het treinverkeer beïnvloeden. De dienstfiches voor de treinbegeleiders aanpassen, de info en de aankondigingen bijsturen... alles om de reiziger in optimale omstandigheden te laten rijden."

www.despoorwegenwervenaan.be



"Controle met de glimlach"



Hoffelijkheids-campagne

Onder het motto "Respect voor elkaar, da's klasse", heeft NMBS een campagne gevoerd in de treinen en in de stations. Met een tiental verschillende boodschappen wordt de "fair-play" aangemoedigd en dit zowel tegenover andere reizigers als tegenover de treinbegeleider.

Deze boodschappen vragen om de rust van de medereizigers te respecteren door discreet te telefoneren, geen zitplaatsen te bezetten met bagage, geen voeten op de zetels te leggen, enz. Andere boodschappen slaan op het instappen in de trein: eerst de reizigers laten uitstappen, voor eigen veiligheid nooit instappen na het vertrekssignaal.

Dat lijkt allemaal vanzelfsprekend, maar het kan natuurlijk nooit kwaad er nog eens op te wijzen.

NMBS verbetert haar imago

Weet het publiek waar NMBS voor staat? Wat denken de professionele klanten en de opinieleiders van het bedrijf? Hoe kijkt het personeel naar de eigen onderneming? NMBS vroeg IPSOS, een onafhankelijk en gespecialiseerd bureau, om een enquête uit te voeren.

Hoe scoort NMBS?

NMBS gaat er globaal gezien sterk op vooruit tegenover 2001, vooral bij het grote publiek. Treingebruikers hebben een beter beeld van NMBS dan niet-treingebruikers. De opinieleiders blijven de meest negatieve groep.

Het grote publiek is ervan overtuigd dat NMBS een klantgerichte onderneming is, met oog voor de kwaliteit van de dienstverlening en het onthaal. Opinieleiders hebben vooral aandacht voor de capaciteit om te veranderen en voor de evolutie van de sector van de internationale verbindingen.

Het aantal leden van elke doelgroep met een positief beeld van NMBS:

	2007	2001
Grote publiek	70%	40%
Personeel	79%	74%
Professionele klanten	65%	58%
Opinieleiders	59%	32%

Welke persoonlijkheid heeft NMBS?

Het grote publiek is gunstiger gestemd dan in 2001. NMBS wordt beschreven als meer bekwaam, correct en beleefd, betrouwbaar, vriendelijk en dynamisch.

Hoe komt het personeel over?

Vriendelijk en hulpvaardig, goed opgeleid, betrokken en efficiënt volgens het grote publiek. De professionele klanten zijn een stuk kritischer, maar tegenover 2001 is er een vooruitgang.

Wat met de kwaliteit van de treindienst?

Zowel het grote publiek als de opinieleiders schrijven de treindienst een zeer hoog niveau toe, een belangrijke verbetering tegenover 2001.

De slogan "Hoe beter men NMBS leert kennen, hoe meer men er van houdt", zou de imago-evolutie van NMBS perfect kunnen samenvatten.



www.nmbs.be: verkoop via internet groeit fors

Met 60.000 bezoekers per dag behoort de NMBS-website tot de meestbezochte sites in België. NMBS startte in 1999 met de e-verkoop van internationale biljetten. Sindsdien kent de formule een steile groei.

De NMBS-site beantwoordt aan de grootste veiligheidsnormen: de betalingen - met Visa, Mastercard, American Express of homebanking - lopen via een beveiligd betaalplatform. Klanten kunnen de tickets die ze via internet bestellen, afhalen aan de loketten van ruim 100 stations of, in de grootste stations, aan afhaalautomaten.



De verkoop van internationale tickets via www.nmbs.be zit in de lift en evolueert samen met de groei van de e-commerce in het algemeen. In 2007 bedroeg de online-omzet al 27 miljoen euro, ofwel een jaarlijkse groei van ongeveer 50%.

Een weekendje in Parijs of Amsterdam? Een verblijfje in Frankfurt of Bordeaux? De reis kan in een paar clicks geboekt worden op www.nmbs.be (Reizen in Europa), ongeacht het type trein (Thalys, Eurostar, TGV, ICE of klassieke internationale treinen). De site biedt tal van leuke reiseideeën en nuttige info over de diensten in de stations en aan boord van de treinen.

Voortaan kan via www.nmbs.be ook het hotel geboekt worden tegen de beste prijzen. Een volledig gamma aan hotels van 1 tot 4 sterren is beschikbaar voor overnachtingen overal in Europa.

De drie CEO's aan het woord

Een gesprek met de gedelegeerd bestuurders van NMBS, Infrabel en NMBS-Holding:

Marc Descheemaeker, Luc Lallemand en Jannie Haek.



"Kwaliteit en dialoog vormen de kernbegrippen in de bedrijfsstrategie. Kwaliteit van de dienstverlening, van het personeel en van het management: dat zijn de basisvoorwaarden om de ambities waar te maken in dialoog met de klanten, de medewerkers en de samenleving."

Marc Descheemaeker

Wat is voor uw bedrijf het beste wat in 2007 is gebeurd?

Jannie Haek: Waar ik tevreden over ben, is dat we er vorig jaar in slaagden onze schulden te stabiliseren – een jaar eerder dan de planning waartoe we ons hadden geëngageerd ten opzichte van de overheid. Op die gezonde financiële basis kunnen we het bedrijf en zijn werknemers een stabiele toekomst garanderen. We hebben ook verdere stappen gezet om de herstructurering te voltooien, met name door de overheveling van een aantal personeelsleden met een duidelijke commerciële taak van Infrabel naar NMBS. Een ander vast onderdeel van het beleid is de aanwervingsstrategie, die verleden jaar consequent is voortgezet met de aanwerving van 1593 nieuwe medewerkers, waarvan bijna een derde treinbestuurders.

Het doet ook deugd te weten dat de spoorwegen in het hele maatschappelijke debat steeds meer aan belang lijken te winnen. Dat bleek uit de regeringsonderhandelingen; het zal blijken uit de beheerscontracten, die nu volop worden besproken met de overheid, en het investeringsplan. In januari was er veel te doen omtrent de 20-20-20 maatregel van de EU. Als de CO₂-uitstoot naar beneden moet, dan zijn de spoorwegen het beste antwoord en alleszins een essentieel onderdeel van het pakket maatregelen dat ons land zal moeten nemen. Dat begint door te dringen.

Marc Descheemaeker: Volgend jaar haalt NMBS het financiële evenwicht. Onze inspanningen lonen: we beheersen onze kosten en drijven de productiviteit op door slimmer te werken en cruciale bedrijfsprocessen te herbekijken. Met een financieel gezond bedrijf kunnen we de concurrentie weerwerk bieden en aan de toekomst bouwen.

Als overheidsbedrijf streven we echter geen winstmaximalisatie na, maar wel een rekening met de samenleving die klopt. Dat betekent: de beste service tegen de beste prijs aanbieden.

In 2007 liet NMBS door het onafhankelijke bureau IPSOS een imagostudie uitvoeren. Daarin bleek dat maar liefst 70% van het grote publiek een positief beeld heeft van NMBS.

Luc Lallemand: 2007 was een uitstekend jaar voor Infrabel. Een groot aantal projecten werd afgerond en de infrastructuur ter beschikking gesteld van de operatoren. De rij is lang, maar er zijn twee projecten waarbij ik nog steeds een warm gevoel krijg als ik er aan terug denk. Ik herinner me heel levendig de eerste trein met publiek door de nieuwe noord-zuidverbinding onder Antwerpen en de heropening van drie stopplaatsen op de spoorlijn van Aarlen naar Virton toen een enthousiaste klas leerlingen van de plaatselijke lagere school ons onaangekondigd vergastte met een erehaag bij aankomst van de eerste trein. Maar de beste

herinnering heb ik aan het Diabolo-project voor de ontsluiting van de luchthaven, dat na lange en moeilijke onderhandelingen zijn doorbraak kende met het afsluiten van de PPS-procedure voor de financiering en de bouw van die nieuwe infrastructuur.

En wat onthoudt u als de grootste teleurstelling van het voorbije jaar?

Jannie Haek: De tegenvallende stiptheid, die in de media dik in de verf is gezet, was natuurlijk minder aangenaam. De kwaliteit van de dienstverlening is een belangrijk aandachtspunt en zal dat de volgende jaren ook nog blijven. Omdat we zo sterk groeien, lopen we soms tegen onze limieten aan. Limieten die we steeds weer moeten verleggen.

Marc Descheemaeker: We groeien nu al acht jaar op rij: ons aantal reizigers neemt toe met 45%. Ook in de volgende jaren zullen we nog groeien. En we zullen waken over de stiptheid van onze dienstverlening. Want de stiptheid moet inderdaad beter! We hebben trouwens onmiddellijk maatregelen genomen: de dienstregeling bijgesteld, probleempunten weggewerkt en een plan van aanpak uitgewerkt om structureel in te grijpen. Daarnaast investeren we fors in dubbeldekkrijtuigen zodat we meer reizigers kunnen vervoeren.



Onze missie? Veilige en nette stopplaatsen!

Frank

Operator onderhoud NIT-ploeg Gent-Sint-Pieters

"Als NIT-ploeg (Network Intervention Team) hebben wij eigenlijk 3 essentiële taken: kleine herstellingen, schoonmaak en groenbeheer in de onbewaakte stopplaatsen. Elke dag nemen we gemiddeld 4 stopplaatsen onder handen in onze regio: daar ruimen we zwerfvuil, poetsen we de schuilhuisjes, banken en signaletica, verwijderen we graffiti, herstellen we afsluitingen, maaien we het gras, bestrijden we onkruid... Daarnaast plaatsen we ook nieuwe schuilhuisjes, banken en speciale opdrachten zoals het vervangen van de dienstregeling-affiches. Dankzij ons werk kan Infrabel de reizigers ontvangen in veilige en nette stopplaatsen, overal in België! Een goed onthaal van de klanten, dat is onze missie!"



“Zowel voor het behoud van onze mobiliteit als voor het behoud van het milieu kunnen we niet buiten het spoor. Dat begint door te dringen.” Jannie Haek

Jannie Haek: We hebben ook af te rekenen gehad met enkele sociale acties, die volgens mij hadden kunnen vermeden worden. Het is belangrijk dat het stakingswapen niet te pas en te onpas wordt gebruikt en dat we de tak waar we op zitten niet afzagen. Kijk, we doen het maximum om de twee meest voorkomende oorzaken van die recente stakingen aan te pakken, namelijk gevallen van agressie jegens het personeel en werkdruk. Op het vlak van veiligheid van het personeel wijs ik erop dat we meer bewakingsagenten inzetten dan ooit tevoren. Er is een alarmcentrale waar het treinpersoneel 24 uur per dag een beroep kan op doen, we geven opleidingen om te leren omgaan met moeilijke klanten en situaties... maar uiteindelijk is het vooral een maatschappelijk probleem. De spoorwegen alleen kunnen geen oplossing bieden. Ik heb alle begrip voor de moeilijke situatie van het personeel, maar is zo'n staking wel een antwoord? Likt dat geen extra agressie uit? Wat betreft de werkdruk: we zijn de laatste jaren massaal aan het aanwerven, zeker wat treinpersoneel betreft. De procedures voor recrutering en opleiding worden versneld, zodat nieuw personeel zo snel mogelijk kan bijspringen op het terrein.

Marc Descheemaeker: De agressie tegen onze treinbegeleiders vormt de laatste jaren een ontoelaatbaar maatschappelijk fenomeen. We doen er dan ook alles aan dit probleem in te dijkken, o.a. door speciale controlebrigades.

Luc Lallemand: Het voorbije jaar was eigenlijk op alle vlakken een goed jaar. Infrabel is financieel gezond, is een van de grootste investeerders van het land en mag fier zijn op zijn 13.000 medewerkers die dag en nacht paraat staan en zich volop inzetten om onze grootse ambities waar te maken. Veiligheid en stiptheid op ons net is een van die ambities waar iedereen als één man achter staat. Als we dan toch een teleurstelling moeten opgeven, dan kan ik alleen maar beamen wat mijn collega's zeggen: ondanks alle inspanningen op het vlak van de stiptheid - en geloof mij, iedere Infrabel-medewerker is er van doordrongen - hebben we onze doelstellingen voor de stiptheid van het treinverkeer in 2007 niet hebben kunnen waarmaken. Maar ik verzeker u dat we niet bij de pakken blijven zitten en dat het werken aan de veiligheid en de stiptheid ook in 2008 een dagelijkse zorg is.

Er is de laatste maanden hard gewerkt aan een nieuw ondernemingsplan en een investeringsplan voor de periode 2008-2012. Wat zijn de belangrijkste aandachtspunten?

Jannie Haek: We gaan proberen beter te doen met hetzelfde budget. Onze gezonde financiële situatie geeft ons die ruimte. Daarom gaan we uit van een groeiscenario. We zitten nu even boven de 200 miljoen reizigers per jaar. Wist u dat het aantal reizigers in 1963 nog hoger lag? De doelstelling bestaat er in feite in, terug dat niveau te halen. En ik ben ervan overtuigd dat het gaat

lukken. Dat wil zeggen dat we, na een voortdurende achteruitgang van 35 jaar, er in 12 jaar in zullen slagen een spectaculaire comeback te maken. Dat betekent dat we moeten investeren: in het productieapparaat, in spoorinfrastructuur, in rollend materieel, in bijkomend personeel. Dat is wat er ons te doen staat. Het hele ondernemingsmechanisme moet volgen, en ondertussen moeten de middelen zo efficiënt mogelijk worden aangewend.

Welke andere opties zijn er voor de samenleving? Denk aan Kyoto, denk aan het dagelijkse fileprobleem -waaraan we ondertussen zo gewend raken dat we het normaal gaan vinden- de spoorwegen moeten wel groeien. Zonder - ik herhaal het - de kwaliteit van de dienstverlening te verminderen, dus voldoende zitplaatsen, stipte en veilige treinen.

Het investeringsplan voorziet in ruim 877 miljoen euro voor projecten van de NMBS-Holding. 575 miljoen gaat naar de stations en het verhogen van de bereikbaarheid ervan met andere vervoermiddelen. De inspanning van de vorige jaren wordt dus voortgezet. Meer nog, de geïnvesteerde bedragen liggen nog hoger.

Marc Descheemaeker: Het ondernemingsplan 2008-2012 steekt de ambities van NMBS niet onder stoelen of banken. Zin voor realiteit en een cartesiaanse benadering van de bedrijfssturing gaan hand in hand met een strategie die kiest voor groei en een triple bottom line-aanpak. NMBS wil werken als een geïntegreerd bedrijf om de synergie tussen de activiteitensectoren maximaal te benutten.



“Veiligheid en stiptheid op ons net is een van die ambities waar iedereen als één man achter staat.”

Luc Lallemand

Grote investeringen in het rollend materieel

NMBS wenst massaal te investeren in het rollend materieel en dat zowel voor het reizigersvervoer als voor het goederenvervoer.

De consignment stock wordt nu systematisch toegepast bij elke bestelling van nieuw rollend materieel. Dit nieuwe concept van materieelbeheer bestaat erin het beheer van de wisselstukken ten laste van de constructeur te laten. De voorraad en de immobilisatiekosten kunnen zo sterk verminderd worden. Het onderhoud van het materieel wordt nu steeds uitgevoerd door het NMBS-personeel.

50 bijkomende M6-rijtuigen

NMBS kiest sinds enkele jaren voor de dubbeldekkers (M6-rijtuigen). Dit is de beste manier om, in termen van doel-treffendheid en comfort voor de reiziger, de toename van het aantal reizigers met 45% (tussen 1999 en 2007) en met minstens 16% de volgende 4 jaar, te kunnen verwerken.

Van 1999 tot 2005 werden, in drie luiken, 370 M6-rijtuigen besteld wat neerkomt op een investering van 543 miljoen euro. In november werd bij Bombardier-Alstom een nieuwe bestelling geplaatst van 50 tweede klas-rijtuigen, voor een totaalbedrag van 90 miljoen euro. De levering is gepland voor het tweede semester van 2009.

In totaal zijn dat dus 420 M6-rijtuigen die 54.000 plaatsen aanbieden voor het vervoer van pendelaars.

Bestelling van 60 elektrische locomotieven bij Siemens

Er werden 60 tweespanningslocomotieven besteld bij de firma Siemens, voor een totaalbedrag van 211 miljoen euro. Ze worden geleverd tussen januari 2009 en juni 2010. In het order is bovendien een optie voor nog eens 60 locomotieven opgenomen.

Deze nieuwe locomotieven, geschikt om 200 km/u te rijden, zijn compatibel met de I11-stuurrijtuigen en de stuurrijtuigen van de M6-dubbeldekkers.

Ze zullen ook geschikt zijn voor de L2, de hogesnelheidslijn tussen Brussel en Luik, voor het grensoverschrijdende verkeer en zullen bij levering gehomologeerd zijn voor het Franse net.

De nieuwe NMBS-locomotieven zijn uitgerust met het nieuwe Europese ETCS-veiligheidssysteem en zullen een comfortverbetering met zich meebrengen voor de treinbestuurders.

40 elektrische vier-spanningslocomotieven voor het goederenvervoer

B-Cargo, de goederendivisie van NMBS, heeft bij de firma Angel Trains 40 vier-spanningslocomotieven, type TRAXX van Bombardier, gehuurd.

Eén van de grote strategische assen van B-Cargo is het optimaliseren van de productie van de grote internationale vervoersstromen. Het is in dit kader dat de locomotieven gehuurd werden.

Deze locomotieven kunnen rijden met een snelheid van 140 km per uur en, op de as Antwerpen - Montzen, ladingen van minimaal 2000 ton bruto vervoeren. Ze worden geleverd tussen juli 2008 en juli 2009 en gehuurd voor een periode van 10 jaar. Ze zijn eveneens gehomologeerd en voorzien van de nodige beveiligingsapparatuur om in Duitsland, Nederland en in ons land te rijden.





Leve de trein!

Op 15 en 16 september organiseerde de NMBS-Groep de actie Leve de trein! Op 21 spoorwegsites, verspreid over het hele land, verwelkomde het personeel in totaal zo'n 100.000 nieuwsgierigen. De bezoekers konden zich onderdompelen in een ongekend spoorweginiversum. Veel van de sites waren immers nog nooit eerder toegankelijk voor het publiek.

NMBS bood een exclusieve kans om een blik te werpen achter de schermen van het onderhoud van het rollend materieel. Het hst-materieel in de onderhoudswerkplaats van Vorst trok talrijke kijklustigen, maar ook in de ateliers van Antwerpen en Charleroi was het aanschuiven. 3.300 mensen genoten tegen een vriendenprijs van een speciale rit per Thalys tussen Brussel en Luik.

NMBS-Holding organiseerde heel wat attracties in drie grote stations. Uitschieters waren de tentoonstelling van historisch

spoorwegmaterieel (zoals de koninklijke rijkstuigen van Leopold II en III) in Brussel-Zuid, een unieke wandeling tot in de nok van de spoorwegkathedraal Antwerpen-Centraal en het bezoek aan de werf van het nieuwe stationsgebouw van Luik-Guillemins.

Infrabel, de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorweginet, opende ter gelegenheid van Leve de trein! voor de allereerste keer de deuren van verschillende werkplaatsen en bood het publiek een unieke kans om de polslag te nemen van het spoorwegverkeer, namelijk in de seinhuizen van Brussel-Zuid, Antwerpen-Noord, Leuven en Luik-Guillemins en in het gloednieuwe Traffic Control, het zenuwcentrum van het spoorweginet.

De enthousiaste reacties van de bezoekers op Leve de trein! waren het bewijs dat de interesse voor de trein nog altijd springlevend is.



NMBS neemt haar maatschappelijke verantwoordelijkheid op

Fair Trains 2007 heeft 104.000 euro opgebracht

Voor de tweede opeenvolgende keer organiseerden NMBS en Oxfam, in de twee weken voor Kerstmis, de actie "Fair Trains". Zakjes met Fair Trade-truffels werden in enkele grote stations verkocht tegen 5 euro. De actie werd op gang getrokken in Brussel-Zuid in aanwezigheid van Jill Peeters, de VTM-weerwoud. Die dag kregen 50.000 reizigers een gratis truffel van NMBS.

Bond Beter Leefmilieu verzilvert duurzaam gedrag

De Bond Beter Leefmilieu startte in 2005 een proefproject op in 5 Limburgse gemeenten, waarbij de inwoners aangemoedigd worden om zich op een duurzame manier te gedragen. Zo verzamelen ze punten voor kleine initiatieven zoals bijvoorbeeld anti-reclamestickers op de brievenbus, het installeren van een condensatieketel of zonnepanelen,...



De opbrengst van 104.000 euro komt ten goede aan projecten van Oxfam Solidariteit over heel de wereld.

Met de verzamelde punten kunnen de deelnemers op een "verzilverlijst" milieubewuste producten kopen, zoals o.a. waardebonnen voor het treinvervoer, zodat de auto op stal kan blijven.

NMBS neemt deel aan een project voor dove jongeren

Kamishibai: Luisterogen is een experimenteel leesbevorderingsproject voor allochtone dove jongeren. De vzw "De dagen" wil deze jongeren de gebarentaal aanleren op een speelse en toch educatieve manier. Daarvoor werd een educatief pakket ontwikkeld voor leraars en leerlingen, dat hoofdzakelijk rond de trein draait. Vandaar dat NMBS zich bereid verklaarde het project te ondersteunen. De pedagogische map bevat een origineel verhaal: "Het gele papertje", geschreven door Jan Simoen en met foto's van Michael Van den Bergh.

In september 2008 wordt het project voorgesteld op het tweejaarlijkse IBBY-wereldcongres voor jeugdliteratuur in Kopenhagen.

Nacht van het Openbaar Vervoer

Voortbouwend op het succes van de eerste Nachten van het Openbaar Vervoer in 2006, viel de Nacht in 2007 samen met de actie Leve de Trein.

Dit keer waren de stations Brussel-Centraal, Bergen en Gent-Sint-Pieters voor de gelegenheid omgetoverd tot danstempels. Fuifbeesten konden er gratis uit de bol gaan tot 5 uur 's morgens. In Antwerpen-Centraal stonden er zaterdagavond liveacts op het programma, met bekende namen als Milow, Axl Peleman en Tom Helsen.

Die verrassende combinatie van stations en jeugdcultuur wijst erop dat stations meer kunnen zijn dan een transitzone en dat ze evolueren naar centra waar een hedendaagse mix wordt aangeboden van mobiliteit en dienstverlening. Stations kunnen ook een uitstekende locatie vormen voor culturele initiatieven, zodat ze integraal deel gaan uitmaken van het stadsleven.



Bouw mee aan de trein van morgen

Zel je schrap voor de jolt van je leven en gaaf je carrière een vliegende start? Je werkt mee aan een opvallend project en loopt de spoorwegen de toekomst in. In vijf teamjes werk je samen aan een project dat de toekomst van de spoorwegen zal bepalen. Het is een unieke kans om met je collega's je dromen te realiseren. Surf meteen naar:

www.de.spoorwegen.werven.aan.be

De NMBS-Groep bestaat uit de NMBS, Oxfam, Infrabel, de Vlaamse Spoorwegen en de Belgische Staat. De NMBS-Groep is een 100% staatsbedrijf. Het is een openbaar bedrijf.

