

# *mobilititeit*

voor het nieuwe millennium



[www.nmbs.be](http://www.nmbs.be)

nmbs





## *inhoud*

<i>mobiliteit</i>	1
<i>de onderneming</i>	2
<i>van tanker tot vloot voor een hoger rendement</i>	4
<i>één van de dichtste spoorwegnetten ter wereld</i>	5
<i>vernieuwing als sleutel tot de toekomst</i>	5
<i>de activiteiten</i>	6
<i>codewoord investeringen</i>	7
<i>tienjarenplan voor investeringen</i>	7
<i>een trein voor iedereen</i>	8
<i>station met meerwaarde</i>	9
<i>internationaal treinverkeer</i>	10
<i>goederen per trein</i>	11
<i>stukgoed</i>	12
<i>NMBS-dochters</i>	13
<i>mijlpalen</i>	14
<i>een veelbelovende toekomst</i>	16

# mobiliteit

voor het nieuwe millennium

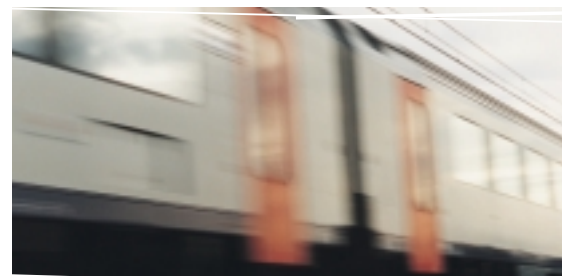
› De vervoersstromen beheersen, wordt de **grote uitdaging** voor de nieuwe eeuw. De spoorwegen zijn in volle **evolutie**, niet om de **veranderingen** bij te benen, maar om ze voor te zijn.

**1926 - 2001.** De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen bestaat 75 jaar. De onderneming is het product van 160 jaar nationale spoorwegexploitatie, maar richt zich definitief op Europa. Het hogesnelheidsnet verknoopt de grote Belgische steden met de belangrijkste agglomeraties van Noordwest-Europa. Internationaal reizigers- en goederenverkeer gebeurt in samenwerking met buitenlandse partners.

**Vrijheid.** Vrij verkeer van personen en goederen is één van de idealen van de Europese Unie. Met het wegvallen van de grenzen wordt die oude droom van de politici die aan de wieg van de Europese gedachte stonden, werkelijkheid. Door de inzet van hogesnelheidstreinen bouwen de spoorwegen mee aan het Europese ideaal: ze brengen een eenheid van tijd en ruimte tot stand die geen enkel ander vervoermiddel kan verwezenlijken.

**Concurrentie.** Het ideaal behelst ook economische vrijheid, vertaald in vrije concurrentie. De spoorwegen waren traditioneel de emanatie van één land, ruggengraat van de binnenlandse industrie, met eigen technieken en regels. De Europese wetgeving vereist een open spoornet, waarop diverse exploitanten diensten kunnen aanbieden. De deur wordt opengezet voor concurrentie.

**Uitdaging.** De NMBS gaat actief de uitdaging aan die de concurrentie stelt. De onderneming vernieuwt haar binnenlandse infrastructuur, ontwikkelt aan ijstempo een netwerk van hogesnelheidsverbindingen en bouwt haar goederennet verder uit. Meer comfort en een verbeterd onthaal van de klanten staan bovenaan het prioriteitenlijstje. De NMBS wil dat bereiken door de aankoop van hypermodern materieel, de vernieuwing van stations en onthaalinfrastructuur en de heraanleg van stationsomgevingen. Om op bepaalde terreinen snel te kunnen inspelen op de markt, richt de NMBS dochterondernemingen op die specifieke kennis en ervaringen rentabiliseren.



**Mobiliteit.** Moest het treinverkeer sinds de jaren '60 voortdurend terrein inleveren ten opzichte van het privé-autoverkeer, dan vormen de jaren '90 een kentering. Mobiliteit is een probleem geworden: op kop staat de verkeersonveiligheid, gevolgd door de congestie en de daaraan verbonden milieuproblemen. Door sommigen gezien als het technisch hoogtepunt van de vorige eeuw, verschijnt de trein als een bevoorrecht vervoermiddel voor de volgende eeuw: uiterst veilig, zuinig met energie, minder schadelijk voor het milieu en zonder files.

**Klant 2000.** De NMBS wil de klant het vervoer geven dat hij verlangt. De plannen mikken op de verbetering van de stiptheid, de verhoging van de betrouwbaarheid en de uitbreiding van het aanbod.



# *de onderneming*

geworteld in België, blik op Europa





De spoorwegen zijn een Belgisch overheidsbedrijf. De staat is aandeelhouder voor 99,8 % van het bedrijf dat in 1926 werd opgericht. Als één van de grootste werkverschaffers en investeerders heeft de onderneming steeds een onmiskenbare rol gespeeld in de economie van het land.

De federale regering zet de krachtlijnen van het beleid uit en staat in voor de goedkeuring van de grote investeringsprojecten. Zij bepaalt hoe de spoorwegen hun opdracht van openbare dienstverlener moeten vervullen.

De openbare dienst omhelst het binnenlandse spoorwegvervoer van reizigers, het onderhoud van de infrastructuur en een aantal taken ten behoeve van de Natie, zoals de ontwikkeling van het gecombineerd goederenvervoer spoor - weg.

Het overige goederenverkeer, het internationale treinverkeer en andere activiteiten vallen onder de commerciële logica: ze moeten zelfbedruipend zijn. Lees: rendabel.

De stemming van richtlijn 91/440 door de Europese Unie luidt een nieuw tijdperk in. De directieve dicteert de scheiding tussen exploitatie en infrastructuur, zodat er concurrentie op het spoor mogelijk wordt. Die scheiding moet tenminste op het niveau van de boekhouding bestaan.

De directie van de NMBS voert in 1998 een ingrijpende herstructurering door. Het centraal geleide bedrijf wordt opgedeeld in productie- en service-eenheden die elk een eigen budgettaire verantwoordelijkheid krijgen. Dat komt neer op de scheiding van bevoegdheden en boekhouding, wat toelaat de Europese richtlijn 91/440 in de praktijk te brengen.

De inzet is hoger dan dat: dankzij de herstructurering kan de onderneming een commerciëlere en meer dynamische koers varen. Doel van de reis: een financieel evenwicht in 2005.

## van tanker tot vloot voor een hoger rendement

e onderneming de onderneming de onderneming de onderneming de onderneming de onderneming de onderneming de onder



> Het invoeren van een nieuwe managementstructuur is erop gericht de NMBS te laten meedraaien in het koppelton van de Europese spoorwegondernemingen.

Aan de herstructureringsoperatie hangt een ondernemingsplan vast: Doelstelling 2005. Dat is het belangrijkste navigatie-instrument voor de veelzijdige NMBS-vloot.

Sinds 1998 heeft de NMBS het roer omgegooid. De NMBS is niet langer een supertanker met diverse compartimenten, maar een vloot bestaande uit verschillende eenheden. De Gedelegeerd Bestuurder zet de algemene koers uit, daarin bijgestaan door vijf Bestuurders-Directeurs. Die hebben elk een deel van de eenheden onder hun bevoegdheid. Aan het hoofd van elke eenheid staat een manager.

Het directiecomité, voorgezeten door de Gedelegeerd Bestuurder, heeft vijf regionale vertegenwoordigers: de Districtsdirecteurs.

De kernactiviteiten van de onderneming worden beheerd binnen de Bedrijfseenheden. Ondersteunende en toeleverende activiteiten vallen onder de Service-eenheden.

De eenheden werken onder de leiding van het Directiecomité, daarin bijgestaan door Centrale en coördinatie-eenheden.

De nieuwe structuur laat zowel op directieniveau als op het niveau van de eenheden een vernieuwd management toe. Binnen de vloot kan elk schip zelfstandig activiteiten ontwikkelen. Intern ontstaat een klant - klant relatie. Daarbuiten is de klant meer dan ooit koning.



## één van de dichtste spoorwegnetten ter wereld

neming de onderneming de omzetting

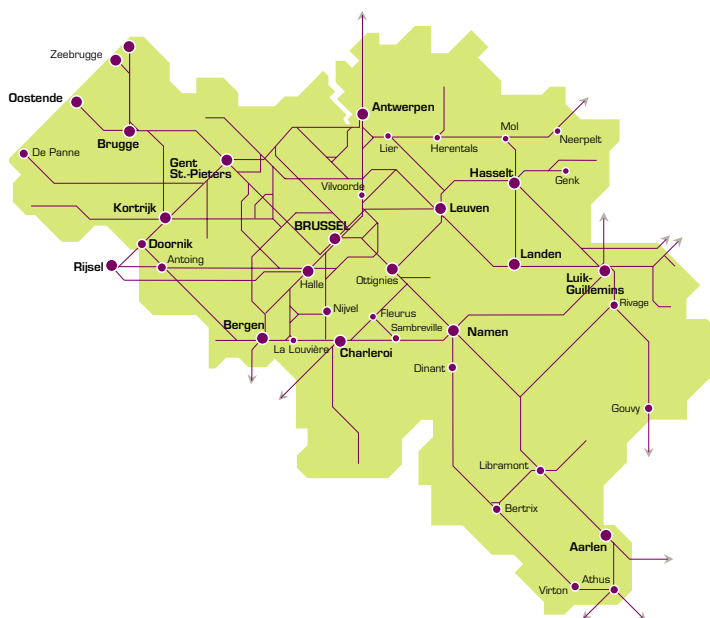
De NMBS heeft een enorm netwerk waar continu aan wordt gewerkt en vernieuwd. Toch rijden de treinen behoorlijk stipt in vergelijking met de buurlanden en kan de onderneming schitterende veiligheidscijfers voorleggen.

België beschikt over meer dan 3.400 km spoorlijn. Qua dichtheid kan dit de vergelijking met het metronet van een wereldstad doorstaan.

Het reizigersnet vertakt zich stervormig rond Brussel en wordt zowel in Vlaanderen als in Wallonië longitudinaal doorsneden door een oost-westverbinding.

De infrastructuur voor het goederenverkeer is geconcentreerd in de havens en de belangrijke industriële bekkens. De meeste grote bedrijven met bulktransporten beschikken over een rechtstreekse aansluiting op het spoorwegnet. Alleen al in de haven van Antwerpen liggen 1000 km sporen.

Sinds 1993 bouwt de NMBS ook een hogesnelheidsnet uit. Het verbindt België met zijn buurlanden via een westelijke, oostelijke en noordelijke tak.



## vernieuwing als sleutel tot de toekomst

Om het rendement te verhogen en de bedrijfszekerheid op te drijven, zet de NMBS de allernieuwste technologieën in.

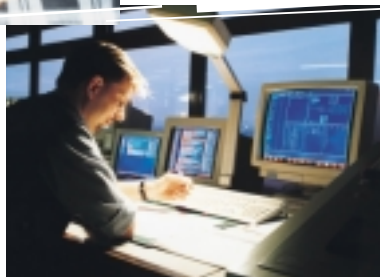
Om de treindienst nog vlotter te doen verlopen en om de verkeersleiding te rationaliseren, gaat de seingeving op computer. De Elektronisch Bediende Post of EBP biedt diverse voordelen ten opzichte van het oude systeem en laat ook toe het aantal seinhuizen te beperken.

Verder werkt de NMBS een computersysteem uit dat de evolutie van het treinverkeer in real time kan volgen.

In het goederenvervoer laten geautomatiseerde trieersystemen en geïnformatiseerde data-uitwisseling een soepele en snelle manier van werken toe.

Ook de uitbouw van een eigen glasvezelnet is aan de gang. Dat zal heel wat toepassingsmogelijkheden voor digitale communicatie opleveren.

Voor de opleiding van treinbestuurders staan gesofistikeerde treinsimulatoren ter beschikking. Die toestellen maken gebruik van een digitaal opgebouwd beeld dat uiterst realistisch is. De simulator maakt het mogelijk allerlei situaties na te bootsen die in werkelijkheid weinig voorkomen. De opleiding wordt er beter en efficiënter door.





# *de activiteiten*







## codewoord investeringen

In de periode 1996 -2005 investeert de NMBS een fors bedrag in de vernieuwing van haar infrastructuur en gebouwen, de aankoop van nieuw materieel en de verbetering van haar dienstverlening. Het tienjarenplan dat daartoe werd uitgewerkt, voorziet niet minder dan 370,3 miljard frank. Het bevat zowel de investeringen voor het binnenlandse reizigersverkeer als voor het hogesnelheidsverkeer.



## tienjarenplan voor investeringen:

	<b>BEF</b> miljard	<b>EURO</b> miljoen
binnenlands net	118,5	2.926
rollend materieel binnenlands verkeer	106,1	2.620
aanpassing gemengde baanvakken (binnenlands verkeer + hst)	36,6	903
infrastructuur hst	75,2	1.857
rollend materieel hst	4,2	104
herstructurering NMBS	29,7	733
<b>TOTAAL</b>	<b>370,3</b>	<b>9.143</b>

## een trein voor iedereen

het binnenlandse reizigersverkeer

Zoveel mogelijk mensen de kans geven de trein te gebruiken voor hun binnenlandse verplaatsingen, dat is zowat de taak die de overheid de NMBS heeft toevertrouwd.

Een beheerscontract tussen de overheid en de NMBS bepaalt het niveau van de openbare dienstverlening dat de NMBS moet leveren. De overheid betaalt de NMBS voor de uitvoering van die opdracht.

### Nieuw op het net

Sinds het begin van de jaren '90 investeert de NMBS stevig in de aankoop van nieuwe treinen. Het eerste fraaie exemplaar verscheen op de sporen eind 1995. Het ging hier om een i11-rijtuig.

Het i11-rijtuig heeft een nieuwe standaard voor comfort: zetels in 2 + 2 opstelling, klimaatregeling, toilet met gesloten systeem, bestudeerde verlichting, individuele leeslampjes, voetsteun, klaptafeltje en elektronische displays met reisweg en bestemming.

In de loop van '97 reden de eerste MS 96-motorstellen voor. Die stellen zijn met hetzelfde comfort uitgerust als de i11-rijtuigen.

In de loop van 1999 zijn de eerste van een reeks nieuwe hoogwaardige locomotieven "serie 13" in gebruik genomen. Met hun topsnelheid van 200 km/u zijn ze geschikt voor de snelle intercity-verbindingen van morgen.

Op sommige regionale assen verschijnen er nieuwe dieselmotorstellen, die eveneens topcomfort bieden. En om op de drukste lijnen meer plaats te creëren, worden op termijn gloednieuwe dubbeldekstellen ingezet.

De aankoop van nieuw materieel gaat gepaard met een consequente vernieuwing van het bestaande park. Op die manier krijgen alle reizigers het best mogelijke comfort.

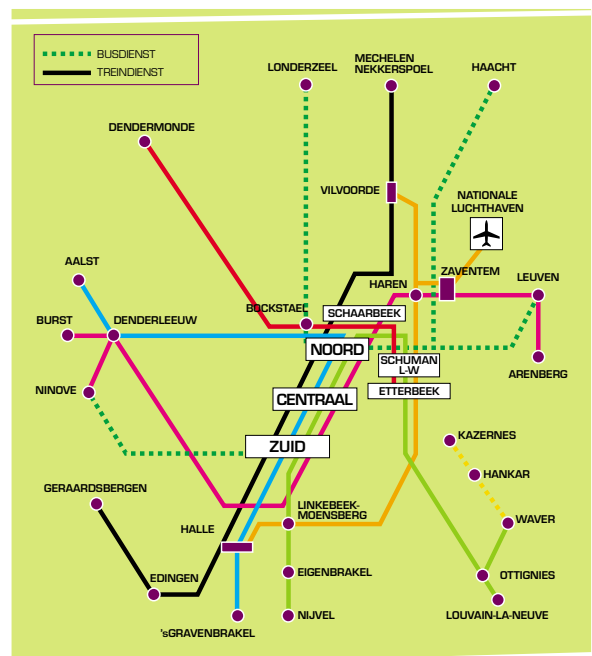
### De binnenlandse mobiliteitstoekomst

Een vlotter binnenlands verkeer is een wissel op de toekomst. Om de capaciteitsproblemen rond Brussel het hoofd te bieden, legt de NMBS extra sporen aan tussen Halle en Brussel en tussen Leuven en Brussel. Op diverse plaatsen verhoogt de maximumsnelheid op de sporen tot 160 of 200 km/u. In- en uitritten van stations worden herbekeken in functie van een vlottere doorstroming van het verkeer.

Verder onderzoekt de NMBS ook de mogelijkheden voor de uitbouw van een Gewestelijk Expres Net voor de Brusselse agglomeratie. Dat gebeurt samen met de federale en gewestelijke overheden en de betrokken vervoersmaatschappijen.



De NMBS stoomt het binnenlandse reizigersvervoer klaar voor de nieuwe eeuw. Kwaliteit is daarin het sleutelbegrip.



## station met meerwaarde

› De stations groeien uit tot ware economische centra die heel wat activiteiten verenigen rond het reizen per trein. De omgeving evolueert mee: het station is de spil van een stedenbouwkundig geheel en wordt ook zo ontworpen. Dat geeft een meerwaarde voor de klant én voor de onderneming.



[4]

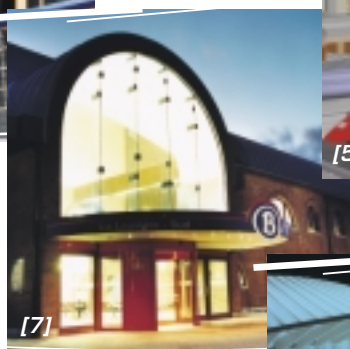
De grootste Belgische stations ondergaan een grondige transformatie. Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal, Gent-Sint-Pieters, Luik-Guillemins en Namen worden omgebouwd, uitgebreid en vernieuwd. Luik krijgt een volledig nieuw gebouw. Waar de historische architectuur waardevol is, wordt die in zijn oude glorie hersteld.

Heel wat andere stationsgebouwen en stopplaatsen krijgen een face-lift. Dat gaat van het uitbreiden van het aantal zitplaatsen over het plaatsen van bewegwijzering en het verbeteren van de informatiesystemen tot het volledig vernieuwen van een gebouw.

De stationsomgeving komt evenzeer aan bod: extra of nieuwe parkeerplaatsen, meer fietsenstallingen en samenwerking met de andere openbaar vervoermaatschappijen voor goede aansluitingen. Een informatiesysteem dat de bestuurder van de bus toelaat te wachten op een trein in aansluiting, bestaat voor een vijftigtal stations en wordt verder ontwikkeld voor andere belangrijke overstapstations tussen trein en bus.



[6]



[7]



[5]



[8]

# internationaal treinverkeer

supersnel en comfortabel



300 km/u

› Dankzij de hogesnelheidstreinen zijn de spoorwegen linea recta de nieuwe eeuw binnengereden. Het succes overtreft ruimschoots de prognoses.

Het hart van het hogesnelheidsnet in Noordwest-Europa klopt in België. De treinen van de toekomst verzorgen nu al verbindingen naar de vier windstreken.

De NMBS bouwt gestaag voort aan haar hogesnelheidslijnen. December 1997 was een eerste mijlpaal. De hogesnelheidslijn tussen de Franse grens en Brussel werd dan in gebruik genomen.

De oostelijke verbinding tot Luik komt in 2002 in dienst, de verdere verbinding met Duitsland in 2005. Ook de noordelijke verbinding met Nederland moet dan klaar zijn.

**Eurostar.** De ster voor verbindingen met Londen. Deze 400 meter lange hst is speciaal gebouwd om door de Kanaaltunnel te kunnen rijden. Onafhankelijk van het weer brengt Eurostar zijn passagiers in de meest comfortabele omstandigheden tot in het centrum van Londen.

**Thalys.** De bordeaux- en zilverkleurige trein combineert luxe en service - voor iedereen - met een ongekennde snelheid. Brussel lag nooit zo dicht bij Parijs. Maar Thalys biedt nog veel meer: naast Parijs bedient de trein ook Disneyland Paris, de luchthaven Roissy Charles de Gaulle en de Alpen, Genève en Valence. Verder zijn rechtstreekse treinen tussen Parijs en een aantal belangrijke Vlaamse en Waalse centra, vlotte verbindingen met Rotterdam en Amsterdam. In Duitsland wordt naast Keulen ook Düsseldorf bediend. En het aanbod wordt nog voortdurend uitgebreid.

### Rechtstreekse hst's Brussel - Frankrijk.

Vanuit België vertrekken er heel wat hogesnelheidstreinen naar diverse steden in Frankrijk, zoals Lyon, Avignon, Marseille, Grenoble en Bordeaux en naar de Alpen. De hst's rijden via een ringspoor in een grote boog rond Parijs, wat tijdrovend overstappen onnodig maakt.

## Klassieke internationale treinen

Ondanks de steile opgang van de hogesnelheidstreinen blijven ook de klassieke internationale treinen van belang. Voor een deel gaat het hier om treinen met een toeristische bestemming: autotreinen naar het zuiden van Frankrijk en Italië, treinen naar de wintersportgebieden en slaaptreinen naar de belangrijkste Europese steden. Het aanbod omhelt wekelijks en zelfs dagelijks rijdende internationale dag- en nachttreinen naar o.a. Frankrijk, Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk en Italië.





## goederen per trein

de slimste oplossing

› In het Europa van de files moeten er meer goederen de trein op. Voor het goederenvervoer mikt de NMBS op een nog sterkere aanwezigheid in de Belgische havens en op de uitbouw van goed presterende infrastructuurassen.



Samen met de Luxemburgse, Franse, Spaanse en Italiaanse spoorwegen heeft de NMBS de eerste Europese "freightway" geopend. Deze Europese vervoersader, Belifret gedoopt, moet toelaten om snel en vlot de goederen ter bestemming te brengen, met een tijdswinst van 20% tegenover vroegere verbindingen.

Bijna de helft van het vervoerde volume gaat via de haven van Antwerpen. Ook de havens van Gent en Zeebrugge genereren belangrijke volumes. Verder speelt de trein een belangrijke rol in de grote industriële bekken van België rond Charleroi en Luik. Dankzij de spoorwegen beschikken al deze gebieden over een directe link met de rest van Europa.

De NMBS-bedrijfseenheid B-Cargo staat in voor het goederenvervoer. B-Cargo is zowel actief in het conventioneel als het gecombineerd vervoer.

### Gecombineerd vervoer

Het gecombineerd vervoer bezit nog heel wat potentieel. Antwerpen is één van de sterkst groeiende containerhavens in Europa en Zeebrugge en Gent blijven evolueren. Ook in het binnenland beschikt de NMBS over terminals voor gecombineerd vervoer: Dry Port Muizen, Athus, Bressoux, Moeskroen, Euro-Combi-Est en Brussel TT.

B-Cargo volgt de ontwikkelingen op de voet en biedt een waaier van verbindingen. De klant kan kiezen voor treinen die opereren binnen een netwerk: Quality Net, Cortax en North European Network. Of hij beslist een directe trein te gebruiken. B-Cargo heeft directe treinen naar alle West-Europese landen, Tsjechië, Polen, het G.O.S. en Hongarije.

### Conventioneel vervoer

Naast een hele reeks rechtstreekse treinen biedt B-Cargo diverse mogelijkheden, onder meer dankzij het grote volume reeds bestaand spoorvervoer. Voor het verspreid vervoer werd een kwalitatief hoogstaande transportformule ontwikkeld onder het label Eurailcargo. Afzonderlijke wagens van diverse klanten worden op een centraal punt verzameld en rijden dan als een volledige trein naar een verspreidingsstation in het land van bestemming. Voordelen: snelheid, betrouwbaarheid en kwaliteit.

### De toekomst

Alhoewel B-Cargo een groot deel van de omzet realiseert door het transport van bulkproducten zit de grootste groei in het gecombineerd vervoer. Om die groeiemarkt van de toekomst zo goed mogelijk te bedienen, wordt het aanbod continu geanalyseerd en verbeterd.



## **stukgoed** internationalisering en diversificatie



ABX is in 1993 begonnen als stukgoedafdeling van de NMBS. ABX klom snel op tot de top in haar marktsegment. Door een strategie van groei en diversificatie toe te passen, is de eenheid ondertussen uitgegroeid tot een speler op wereldschaal.

ABX Logistics verwierf in 1999 drie vervoersondernemingen in Nederland, nam een participatie in een bedrijf met zetel in Groot-Brittannië en werd eigenaar van ondernemingen in Zuid-Korea en de Filipijnen. Daarna werden nog drie belangrijke bedrijven uit Frankrijk, Italië en Portugal, die op hun thuismarkten marktleider zijn, in de groep opgenomen.

ABX Logistics heeft 450 kantoren in 29 landen en telt 16.000 personeelsleden. In België staat ABX op nummer één, in Europa bekleedt de onderneming de vijfde plaats en wereldwijd behoort ze tot de eerste tien.

### One-stop-shopping

ABX Logistics biedt een geïntegreerd pakket van diensten en logistiek in de sector van het vervoer en dat zowel via weg, spoor, zee en lucht. Zo kan de klant het voordeel van de "one-stop-shopping" worden geboden: één enkele gesprekspartner voor het geheel van de aangeboden diensten.

Internationaal groeien en diversifiëren blijven voor ABX Logistics de sleutelwoorden om de klant een optimale kwaliteit te kunnen bieden.



## NMBS-dochters:

know-how en flexibiliteit

Om de ervaring van de onderneming in diverse domeinen te rentabiliseren, heeft de NMBS een aantal dochterondernemingen opgericht. Specifieke, vaak spoorweggebonden kennis kan op die manier op de wereldmarkten worden aangeboden.

De filialen zijn onder andere actief op het vlak van bouwkunde, spoortechniek en aanverwanten, architectuur, vastgoedontwikkeling, goederenvervoer, treinreizen en financiering.

De oudste dochters zitten in de sector van het goederenvervoer. De laatste jaren zijn hier duidelijke verschuivingen. Wegvervoerder Depaire is opgegaan in de NMBS-eenheid ABX, dat daarmee zijn positie als marktleider in het pakjesvervoer consolideert. De specialisten voor containerbehandeling Interferry en Ferry-Boats zijn samengesmolten tot Inter-Ferry-Boats.

Daarnaast zijn in het kader van het hst-project nieuwe dochters opgericht. TUC Rail treedt op als studiebureau en werfverantwoordelijke voor de ontwikkeling en aanleg van de hogesnelheidslijnen.

Voor de ontwikkeling van de hst-stations, de daarmee verbonden vastgoedoperaties en de commercialisering ervan werden eveneens filialen ingeschakeld.

Eurostation staat in voor Brussel-Zuid en Antwerpen-Centraal, terwijl Euro Liège TGV het nieuwe station van Luik onder zijn hoede heeft.

Heel wat spoorgebonden kennis en ingenieurskunde zit bij dochter Transurb, die wereldwijd projecten ontwikkelt en begeleidt. De gemengde dochter NMBS/Transurb Technirail werd geïntegreerd in de groep Transurb.



## mijlpalen



eerste trein in België  
(en op het Europese vasteland)  
tussen Brussel en Mechelen



eerste geëlektrificeerde lijn in België  
tussen Antwerpen en Brussel

oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

lancering "bloktreinen": de eerste nationale  
sneltreinen met een vaste samenstelling

1835

1912





lancering "Trans Europ Expres": internationale treinen met kwaliteitslabel



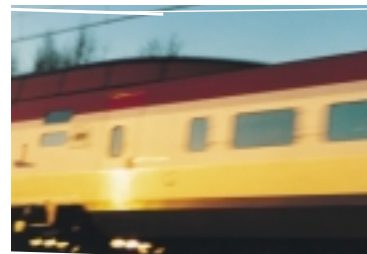
laatste stoomtreinrit in commerciële dienst tussen Aat en Denderleeuw



inhuuldiging Noord-Zuidverbinding Brussel

federale overheid beslist over de uitbouw van een Gewestelijk Expres Net voor de Brusselse regio

opening eerste hogesnelheidslijn in België, tussen Brussel en de Franse grens

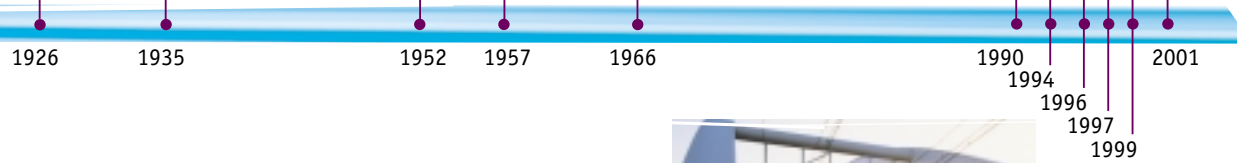


lancering Thalys

lancering Eurostar: eerste hogesnelheidstrein in België

regering beslist over de uitbouw van een hogesnelheidsnet in België

75-jarig bestaan van de NMBS



## een veelbelovende toekomst

2001: 75 jaar NMBS

› De NMBS investeert meer dan ooit: niet minder dan 370 miljard in 10 jaar. Dat maakt de onderneming tot de grootste investeerder van het land.

Op het programma staat een grondige vernieuwingsoperatie die de 140 miljoen jaarlijkse klanten een hoge kwaliteit moet bieden inzake dienstverlening én comfort.

De NMBS mikt evenzeer op het ontwikkelen van commerciële activiteiten in zeer concurrentiële markten. NMBS-eenheden zoals ABX, dat vervoer van pakjes organiseert, en B-Telecom, die haar know-how op het gebied van telecommunicatie aanbiedt, wijzen de weg naar een toekomst gericht op efficiëntie en rendabiliteit.

Door de vernieuwing van het binnenlandse spoornet te koppelen aan een actieve commerciële aanpak in een steeds vrijere markt, voert de NMBS een strategie op maat geschreven van de 21e eeuw. Een veelbelovende eeuw voor de trein...



**Meer informatie?**

bel het groen nummer (in België):

078 15 48 04 (zonaal tarief)

.. (32) (0)2 526 37 61

**Prijzen & dienstregelingen:**

informatie in de stations

of op het nummer .. (32) (0)2 555 25 55

Cette brochure est également disponible en français

[www.nmbs.be](http://www.nmbs.be)