

Brussel, 20 januari 2009

## Stiptheid op het Belgische spoorwegnet voor het volledige jaar 2008 en stiptheidscijfers tijdens het vierde trimester van 2008

Infrabel liet voor het gehele jaar 2008 op het Belgische spoorwegnet een stiptheidscijfer van 90,2% optekenen. Dat is een stijging met 1% ten opzichte van 2007. Het stiptheidscijfer voor het 4<sup>e</sup> trimester (van oktober tot december) bedraagt 87,1%, een lichte verbetering van 0,6% ten opzichte van het laatste trimester van 2007. Meer details zijn beschikbaar op de website van de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwegnet: [www.infrabel.be](http://www.infrabel.be).

### Statistieken opgesteld door de netwerkbeheerder

Als onafhankelijke infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwegnet staat Infrabel in voor de coördinatie en controle van het spoorverkeer. Infrabel **noteert en inventariseert** de vertragingen die zich op het netwerk voordoen, en verduidelijkt ook de oorzaak van de vertragingen.

Infrabel staat erop duidelijke en volledige informatie te geven aan de reizigers over de stiptheid van de treinen en plaatst de **gedetailleerde resultaten op zijn website [www.infrabel.be](http://www.infrabel.be)**. De bezoeker zal daar niet alleen de hieronder vermelde stiptheidscijfers terugvinden maar ook de stiptheid van de treinen bij hun aankomst in Brussel, van 8 grote IC-treinverbindingen, de resultaten van de vorige jaren, een duidelijke voorstelling van de gebruikte methode om de stiptheid te meten, enz.

### Voornaamste cijfers voor het jaar 2008 (12 maanden)

#### Algemene stiptheid van het reizigersverkeer

Treinen die op tijd aankwamen of met een vertraging van maximum 5 minuten

	2007	2008
Voor neutralisatie*	89,2 %	<b>90,2 %</b>
Na neutralisatie*	93,6 %	94,3 %
Rekening houdend met het aantal reizigers	-	88,7 %
Gemeten over het hele treintraject	-	91,2 %

\* neutralisatie van externe oorzaken en investeringswerken

#### Stiptheidscijfers van het reizigersverkeer tijdens de spitsuren, de daluren en de weekends

Treinen die op tijd aankwamen of met een vertraging van maximum 5 minuten

		2007	2008
Spitsuren	Ochtendspits	87,9 %	88,5 %
	Avondspits	85,0 %	86,4 %
Daluren		91,0 %	92,2 %
Weekends		90,2 %	91,8 %

**Aantal verzekerde aansluitingen**

2007	2008
-	89,2 %

**Afgeschafte treinen**

	2007	2008
Aantal afgeschafte treinen	15.849	14.288
% van het totaal aantal treinen	1,2 %	1,1 %

**Verantwoordelijken voor de vertragingen en de afgeschafte treinen**

	2008	
	Vertragingen	Afgeschafte treinen
NMBS	46,4 %	52,4 %
Derden	32,4 %	31,2 %
Infrabel	20,4 %	13,1 %
NMBS-Holding	0,4 %	0,2 %
Andere operatoren	0,1 %	0,1 %
Algemene werkonderbreking	0,3 %	3,0 %

**Evolutie van de stiptheid over de jongste 10 jaar**

	Voor neutralisatie*	Na neutralisatie*
1998	88,8 %	91,9 %
1999	91,4 %	94,3 %
2000	90,7 %	93,6 %
2001	91,2 %	94,2 %
2002	92,6 %	95,2 %
2003	92,6 %	95,3 %
2004	93,2 %	95,7 %
2005	91,9 %	94,8 %
2006	90,6 %	94,0 %
2007	89,2 %	93,6 %
2008	90,2 %	94,3 %

\* neutralisatie van externe oorzaken en investeringswerken

Op de volgende pagina vindt u de stiptheidscijfers van het vierde trimester van 2008.

## Voornaamste cijfers voor het vierde trimester van 2008 (oktober tot december)

### Algemene stiptheid van het reizigersverkeer

Treinen die op tijd aankwamen of met een vertraging van maximum 5 minuten

	4 <sup>de</sup> trimester 2007	4 <sup>de</sup> trimester 2008
Voor neutralisatie*	86,5 %	<b>87,1 %</b>
Na neutralisatie*	91,3 %	91,1 %
Rekening houdend met het aantal reizigers	-	84,4 %
Gemeten over het hele treintraject	-	88,7 %

\* neutralisatie van externe oorzaken en investeringswerken

### Stiptheidscijfers van het reizigersverkeer tijdens de spitsuren, de daluren en de weekends

Treinen die op tijd aankwamen of met een vertraging van maximum 5 minuten

		4 <sup>de</sup> trimester 2007	4 <sup>de</sup> trimester 2008
Spitsuren	Ochtendspits	82,2 %	82,3 %
	Avondspits	80,7 %	82,1 %
Daluren		90,2 %	90,9 %
Weekends			90,0 %

### Aantal verzekerde aansluitingen

4 <sup>de</sup> trimester 2007	4 <sup>de</sup> trimester 2008
-	89,5 %

### Afgeschafte treinen

	4 <sup>de</sup> trimester 2007	4 <sup>de</sup> trimester 2008
Aantal afgeschafte treinen	6382	3457
% van het totaal aantal treinen	2,0 %	1,1 %

### Verantwoordelijken voor de vertragingen en de afgeschafte treinen

	4 <sup>de</sup> trimester 2008	
	Vertragingen	Afgeschafte treinen
NMBS	47,9 %	54,9 %
Derden	30,6 %	29,4 %
Infrabel	20,5 %	15,3 %
NMBS-Holding	0,2 %	0,3 %
Andere operatoren	0,1 %	0,1 %
Algemene werkonderbreking	0,7 %	0,0 %

Infrabel is de naamloze vennootschap van publiek recht, verantwoordelijk voor het beheer, onderhoud, vernieuwing en ontwikkeling van het Belgische spoorwegennet. Het bedrijf is ook verantwoordelijk voor de toekenning van de rijpaden aan alle Belgische en buitenlandse operatoren. De specifieke structuur van de aandeelhouders van Infrabel waarborgt een volledige onafhankelijkheid. Infrabel werd op 1 januari 2005 opgericht na de splitsing van de Belgische spoorwegen en maakt deel uit van de NMBS-Groep. De onderneming stelt vandaag zo'n 12.500 personen te werk en realiseert een omzet van ongeveer 1,25 miljard euro (2007).

When rail  
means service

**Woordvoerder Infrabel: Frédéric Petit**

Tel.: + 32 (0)2 526 37 52 / Gsm: +32 (0)476 550 942

E-Mail: [frederic.petit@infrabel.be](mailto:frederic.petit@infrabel.be) / [www.infrabel.be](http://www.infrabel.be)

Adres : Barastraat 110 – 1070 Brussel

Brussel, 20 januari 2008

## Stiptheid in 2008 verbeterd INFRABEL ZET UITVOERING ACTIEPLAN VERDER

Het stiptheidscijfer van de treinen op het Belgische spoorwegnet bedroeg in 2008 90,2 %, een verbetering met 1 % ten opzichte van 2007. Dit resultaat blijft echter onder de verwachtingen van de klanten. Het kan – en moet – nog beter, vindt Infrabel. Daarom zet de beheerder van de Belgische spoorinfrastructuur de uitvoering van het actieplan ter bevordering van de stiptheid verder. Bij storingen op het netwerk zal Infrabel bovendien werk maken van een betere informatieverstrekking aan de reizigers. Ten slotte zal het een deel van zijn overheidsdotatie terugbetalen aan de Staat.

### Stiptheid in 2008 verbeterd

De stiptheid op het Belgische spoorwegnet bedroeg in 2008 90,2 %, een verbetering van 1 % in vergelijking met het jaar voordien.

Volgens de vandaag verspreide stiptheidscijfers, was Infrabel verantwoordelijk voor 1/5 van het totaal aantal vertragingen. Het ging daarbij vooral om defecten aan de infrastructuur (seininrichting, bovenleidingen, enz.), of om problemen te wijten aan de stremming van het treinverkeer. De overige vertragingen waren ten laste van de spoorwegoperatoren of derden.

### Infrabel streeft naar nog betere resultaten

In samenspraak met de regering heeft Infrabel de stiptheid – die een absolute prioriteit is voor de reizigers – centraal geplaatst in de onderhandelingen van het nieuwe beheerscontract (juni 2008). Zo heeft Infrabel het behalen van de vooropgestelde stiptheidscijfers in het beheerscontract gekoppeld aan een financieel bonus-malussysteem. In functie van de behaalde stiptheidscijfers is het mogelijk dat de onderneming ofwel een bedrag dient terug te betalen of extra toegezegd kan krijgen dat kan oplopen tot 3,5 miljoen euro.

Voor Infrabel geldt deze verbintenis als een uitstekende incentive om de verantwoordelijkheidszin binnen de onderneming verder te versterken. Ondanks de verbetering van de stiptheid in 2008 werden de ambitieuze doelstellingen niet gehaald. Infrabel zal dan ook een deel van zijn overheidsdotatie terugstorten aan de Staat, ten belope van meer dan 1 miljoen euro.

### Voortzetting van het 52-puntenplan

Sinds 2005 voert Infrabel krachtdadig een **actieplan uit met meer dan 50 maatregelen** op korte, middellange en lange termijn. Maatregelen die er stuk voor stuk op gericht zijn om bepaalde problemen die een vlotte doorstroming van de treinen in de weg staan, te verhelpen. Gesterkt door de positieve richting die de stiptheidscijfers nu uitgaan, werkt Infrabel harder dan ooit aan de voortzetting van het 52 puntenplan, met een verhoogde aandacht voor volgende krachtlijnen:

- o **Werken aan een betere betrouwbaarheid van de seininrichting** (bij overwegen, seinen, spoorstroomkringen, enz.);

- o **Sneller reageren op technische problemen** (oprichting van een helpdesk voor de technische diensten die 24u/24, 7 dagen op 7 bereikbaar is);
- o De **elektriciteitstoevoer** en de **kwaliteit van de bovenleidingen verbeteren** (volledige modernisering van de bovenleidingen van het netwerk is aan de gang);
- o De **opleiding en coaching van het personeel** verder verbeteren (zodat de menselijke besluitvorming performanter wordt) en opstarten van interne sensibiliseringscampagnes (om ons personeel te blijven motiveren om het steeds beter te doen).

De meeste van deze maatregelen werpen nu al hun vruchten af, maar het is pas eens alle maatregelen op middellange en lange termijn uitgevoerd zullen zijn dat we ook een daadwerkelijke impact zullen voelen op het netwerk. Om sneller tot een concreet resultaat te kunnen komen, zal Infrabel het actieplan ter bevordering van de regelmaat van het treinverkeer de komende weken verder versterken.

Daarnaast worden verschillende maatregelen uitgewerkt ter bevordering van de informatieverstrekking aan de reizigers. Infrabel werkt dagelijks aan het optimale beheer van het treinverkeer en de modernisering van het netwerk, met één doel in het achterhoofd: zorgen voor een zo vlot en veilig mogelijke doorstroming van het treinverkeer.

---

*Infrabel is de naamloze vennootschap van publiek recht, verantwoordelijk voor het beheer, onderhoud, vernieuwing en ontwikkeling van het Belgische spoorwegennet. Het bedrijf is ook verantwoordelijk voor de toekenning van de rijpaden aan alle Belgische en buitenlandse operatoren. De specifieke structuur van de aandeelhouders van Infrabel waarborgt een volledige onafhankelijkheid. Infrabel werd op 1 januari 2005 opgericht na de splitsing van de Belgische spoorwegen en maakt deel uit van de NMBS-groep. De onderneming stelt vandaag zo'n 12.500 personen te werk en realiseert een omzet van ongeveer 1,25 miljard euro (2007).*

## NMBS werkt aan het verbeteren van de stiptheid

**NMBS werkt dagelijks aan het verbeteren van de stiptheid op het net en zo dus ook aan een daling van het aantal vertragingen die aan haar toegeschreven kunnen worden. Daarom bestudeert NMBS nauwgezet de oorzaken van die vertragingen. Daarnaast zet ze een actieplan op poten dat regelmatig up-to-date wordt gehouden.**

Infrabel, de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoornet, maakte vandaag de stiptheidsresultaten voor 2008 bekend. 90,2 % van de treinen reden stipt (89,2% in 2007). Na neutralisatie van externe oorzaken is dat 94,3 %.

### Oorzaken

In 2008 waren volgens de infrastructuurbeheerder 46,4% van het totaal aantal vertragingen toe te schrijven aan NMBS (in 2007 was dit 46,5%), 32,4% aan derden (31,3% in 2007), 20,4% aan Infrabel (20,7% in 2007) en 0,8% aan andere oorzaken (1,5% in 2007).

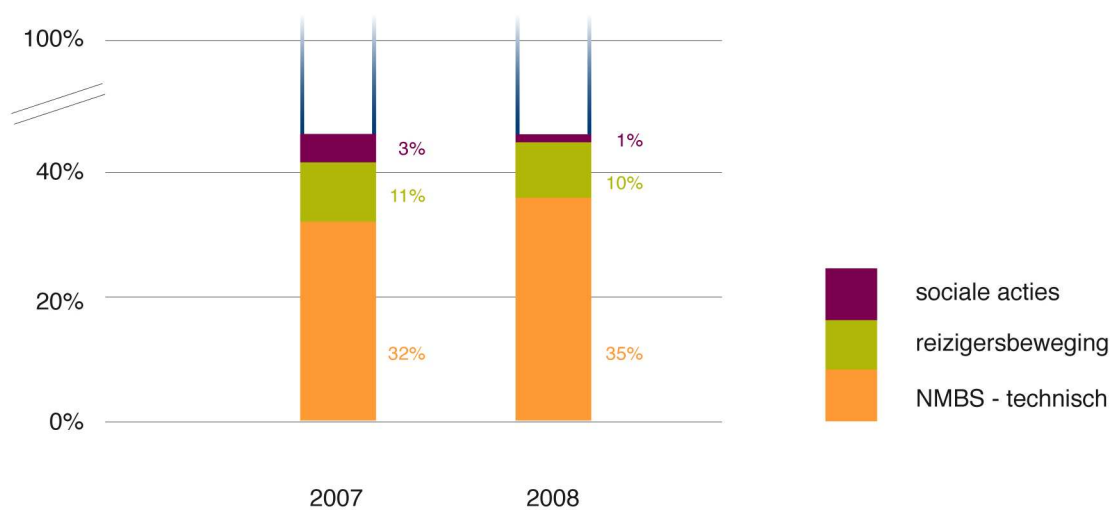
NMBS was in 52,4% van de gevallen verantwoordelijk voor de afgeschafte treinen in 2008. Dit betekent een daling van 8% ten opzichte van 2007 (60,4%). (Bron: Infrabel)

Het aandeel van de materieelpannes in de vertragingen die aan NMBS toegekend kunnen worden, bleef stabiel en evolueert proportioneel met de stijging van het aanbod in reizigerskilometers. Hoewel de eerste effecten van de in de onderhoudsateliers bekomen ISO-normen zich al laten voelen en hoewel het materieel ook steeds minder lang geïmmobiliseerd is voor onderhoud, blijft dit een belangrijk aandachtspunt. Materieelpannes en het gebrek aan adhesie in herfst blijven een aanzienlijke oorzaak voor vertragingen.

Hoewel er in 2008 een status quo was van het aantal incidenten met het rollend materieel, is er toch een stijging merkbaar van het aantal minuten vertraging dat aan NMBS toegekend kan worden. Waarschijnlijk is dit toe te schrijven aan minder defecten op het net met grotere gevolgen.

Het fenomeen van de 'reizigersbeweging' zorgt ook voor vertragingen. Toch ervaart NMBS een dalende trend in het tweede semester van 2008. NMBS wil in geen enkel geval de reizigers met de vingers wijzen. Dit fenomeen slaat op het goed beheren van de reizigersstroom in de stations. Op 10 jaar steeg het aantal reizigers met maar liefst 54%, en omdat het de vaste ambitie is om verder te blijven groeien, werden moderne dubbeldekstreinen aangekocht. Blijvende aandacht voor de keuze van het rollend materieel en de uitrusting ervan, een goede dienstregeling en snelle communicatie in real time is daarom essentieel. Om dit te kunnen realiseren, ontwikkelt NMBS meerdere informatieprojecten naar de klanten toe in geval van vertragingen.

Onderstaande grafiek geeft een beeld van de evolutie van de NMBS-gerelateerde oorzaken van de vertragingen (46,4%, bron: Infrabel), in verhouding tot de stijging van het aantal reizigerskilometers.





In januari deden zich in bepaalde regio's technische problemen met de M6-rijtuigen (automatische koppeling) voor. Dit zorgde voor vertragingen en gemiste aansluitingen. Tijdens februari en maart was de stiptheid beter.

In de lente daarentegen zorgden sociale acties voor heel wat vertragingen op het net.

In de zomer waren de stiptheidsresultaten goed. Problemen met adhesie, die elk jaar terugkomen in de herfst, hebben een groot aantal vertragingen veroorzaakt gedurende het vierde trimester.

Tenslotte is er elk jaar een aanpassingsperiode nodig voor de klanten en het personeel na de wijziging van de dienstregeling in december.

Hierbij komen ook nog eens de vertragingen door overmacht zoals de slechte weersomstandigheden, kabeldiefstal, zelfmoorden, ongevallen op overwegen, ...

### Oplossingen

NMBS blijft dagelijks werken aan een verbetering van de stiptheid op het net. Een gedetailleerd actieplan is uitgewerkt. Dit wordt nauwgezet opgevolgd en regelmatig up-to-date gehouden.

2 types acties worden uitgevoerd: de preventieve (vooral van technische aard) en de punctuele maatregelen (die dienen om specifieke problemen op te lossen).

Om een beter zicht te krijgen op de stiptheid van het verkeer en om een gevolg te kunnen geven aan incidenten van technische aard, heeft NMBS een nieuwe cel opgericht.

Een semestriële analyse (winter-zomer) van de incidenten en de vertragingen toegekend aan NMBS dient om de voornaamste oorzaken te kunnen bepalen en om gerichte maatregelen te kunnen treffen. Die verbeteringen kunnen voornamelijk betrekking hebben op:

- het onderhoud en de verdeling van het rollend materieel;
- het concept;
- het gebruik en de bediening.

Een betere opvolging tijdens het eerste deel van de ochtend is gegarandeerd door de inzet van extra personeel. Dit om de treinbestuurder te kunnen helpen in geval van problemen.

Een extra maatregel is ook een opleiding voor het onderhoudspersoneel en de treinbestuurders. Deze opleidingen zijn nodig gezien de grote diversiteit in het rollend materieel.

---

De aankoop van nieuwe locomotieven voor het binnenlands reizigersverkeer, de nieuwe rytuigen, de modernisering van het huidige rollend materieelpark en de standaardisering van het materieel zijn enkele maatregelen die moeten bijdragen tot een daling van de technische oorzaken van vertragingen. Tenslotte wordt ook de procedure voor de indienstneming van nieuw rollend materieel verbeterd, wat ook een positief effect heeft op de vertragingen.