

JULI 2009

DUURZAAMHEIDVERSLAG 2008





Inhoud

1. VOORWOORD	3	5.3. Toegankelijkheid van de stations	29	8.2. Onze medewerkers	58
2. DE NMBS-GROEP IN VOGELVLUCHT	4	5.4. Modernisering van de ateliers	30	8.3. Aandeelhouders	59
2.1. Enkele kerncijfers	4	5.5. Investerings in stations en multimodale knooppunten	30	8.4. De Europese instellingen en het Europese Spoor wegagentschap, de voogdijoverheid, de onderzoeks- en regelgevende organen en de veiligheidsinstantie, de gewestelijke overheden en de lokale besturen	60
2.2. De vier uitdagingen van de NMBS-Groep	5	5.6. Veiligheid van de reizigers	31	8.5. De werkgeversorganisaties	61
2.3. De NMBS-Groep	7	5.7. Energieverbruik	32	8.6. De ombudsdienst, het Raadgevend Comité van de Gebruikers en de andere representatieve reizigersorganisaties	61
2.4. Onderscheidingen	9	5.8. CO ₂ -emissies	33	8.7. De leveranciers	61
3. INVESTEREN OM TE GROEIEN	10	5.9. Energiebesparing	34	8.8. De media	61
3.1. Investerings	10	5.10. Water	36	8.9. De representatieve werknemersorganisaties	61
3.2. Resultaten	14	5.11. Afval	37	8.10. De omwonenden	61
3.3. Exploitatiedotaties van de overheid	15	5.12. Bodem	39	8.11. De burgers en de niet-gouvernementele organisaties	61
4. DE TREIN	16	6. HET SPOOR	40	9. GRI-INHOUDSOPGAVE	62
4.1. Kwaliteit	17	6.1. Exploitatieveiligheid	40	10. VERSLAGPARAMETERS	68
4.2. Stiptheid	18	6.2. Biodiversiteit	41	10.1. Maatschappelijke zetel	68
4.3. Toegankelijkheid	19	6.3. Afval	42	10.2. Verslagperiode	68
4.4. Exploitatieveiligheid	20	6.4. Geluid	43	10.3. Contact	68
4.5. Energieverbruik tractie	20	7. ONZE MENSEN	45	VERSLAG VAN DE ONAFHANKELIJKE AUDITOR MET BETREKKING TOT HET NMBS-GROEP DUURZAAMHEIDVERSLAG	69
4.6. CO ₂ -emissies	23	7.1. Werkgelegenheid	46		
4.7. Energiebesparing	25	7.2. Diversiteit	48		
5. HET STATION EN HET ATELIER	26	7.3. Veiligheid en gezondheid	54		
5.1. Stations worden ontmoetingsplaatsen, geïntegreerd in de stad	27	8. ONZE STAKEHOLDERS	56		
5.2. Netheid in de stations	28	8.1. Klanten	57		



Voorwoord

De NMBS-Groep stelt u met genoegen haar eerste duurzaamheidsverslag voor. De drie bedrijven van de Groep (de stationseigenaar NMBS-Holding, die ook coördinerende en dienstverlenende opdrachten heeft, de vervoersonderneming NMBS en de infrastructuurbeheerder Infrabel) willen met dit verslag hun inspanningen voor een duurzame dienstverlening belichten.

De bedrijfsvoering van de 3 entiteiten van de NMBS-Groep is gericht op een kwaliteitsvolle maatschappelijke dienstverlening die de ontvangen overheidsmiddelen efficiënt inzet en op die manier een financieel evenwicht behoudt. Dat de kernactiviteit – mensen en goederen per trein vervoeren – een duurzame vorm van mobiliteit is, is een dagelijkse stimulans voor management en medewerkers.

De vraag naar mobiliteit blijft stijgen. Aan die vraag voldoen kan niet langer zonder ernstige maatschappelijke schade toe te brengen in de vorm van congestie, luchtverontreiniging, geluidsoverlast en ongevallen. Het spoorvervoer groeit al enkele jaren sneller dan de mobiliteit in totaliteit.

Zijn CO₂-uitstoot ligt vijf keer lager dan deze van het traditionele wegverkeer. Als belangrijkste speler op de Belgische mobiliteitsmarkt wil de NMBS-Groep de ecologische voetafdruk van de transportsector verder verkleinen om zo mee de opwarming van de aarde tegen te gaan.

In dit verslag zal u lezen dat NMBS, Infrabel en NMBS-Holding al heel wat inspanningen leveren op het vlak van duurzaamheid, ecologisch besef, sociaal beleid en rendabiliteit. De drie bedrijven stellen voor het eerst in 2009 elk een milieubeleidsplan op. De ambities reiken evenwel verder. In het bijzonder moeten we komen tot de uitbouw van een duurzaam en geïntegreerd milieubeheersysteem voor elk van de afzonderlijke spoorwegactiviteiten.

40% van de huidige bijna 38.000 medewerkers bereiken de volgende jaren de pensioengerechtigde leeftijd en zullen andere gezichten worden. Dat deze nieuwe generatie spoorwegvrouwen en -mannen zich engageert om mee de handschoen op te nemen, vormt de ultieme uitdaging.

J. Haek
Gedelegeerd bestuurder
NMBS-Holding

M. Descheemaeker
Gedelegeerd bestuurder
NMBS

L. Lallemand
Gedelegeerd bestuurder
Infrabel



De NMBS-Groep in vogelvlucht

2.1. ENKELE KERNCIJFERS

DE NMBS-GROEP IN VOGELVLUCHT (GEGEVENS 2008)

Aantal reizigers	217 miljoen of gemiddeld bijna 600.000 per dag. Een groei van 4,6% tegenover 2007.
Goederen	55,5 miljoen ton of gemiddeld 231.000 ton per werkdag. Een daling van 4% tegenover 2007.
Investeringen	1,8 miljard € of 7,2 miljoen € per werkdag.
Stations	België telt 549 stations en stopplaatsen. De NMBS-Holding is eigenaar van alle stations en beheert de 37 grootste stations van het land. 176 stations worden in concessie beheerd door de NMBS en 336 stopplaatsen door Infrabel.
Aantal werknemers	38.587 medewerkers op 1 januari 2009
Aantal km spoor	3.513 kilometer spoorlijnen, dat is van Madrid naar Moskou of bijna drie keer van Brussel naar Rome.
Aantal ateliers	De NMBS telt 17 ateliers rollend materieel en 18 lokale antennes. Infrabel telt 4 ateliers.
Aantal treinen per dag	De NMBS legt iedere weekdag ruim 3.700 reizigerstreinen en 750 goederentreinen in.
Aantal zitplaatsen	De vloot van de NMBS telt 293.000 zitplaatsen. Tegen 2015 zal dat aantal oplopen tot 389.000 zitplaatsen.
Plaats voor fiets en auto	De afgelopen vier jaar werden 22.500 plaatsen voor auto's en fietsen vernieuwd of aangelegd.



2.2. DE VIER UITDAGINGEN VAN DE NMBS-GROEP

EEN COMFORTABELE EN STIPTE TREINDIENST TEN DIENSTE VAN DE REIZIGER

Op 6 juni 2008 keurde de Belgische regering de nieuwe beheerscontracten 2008-2012 tussen de overheid en respectievelijk Infrabel, NMBS en NMBS-Holding goed. De uitdaging is groot: tegen 2012 moet de NMBS 25% meer binnenlandse reizigers vervoeren dan in 2006; een stijging van 187,5 miljoen naar 234,4 miljoen reizigers.

Om die uitdaging aan te gaan, ligt de nadruk meer dan ooit op de kwaliteit van dienstverlening met specifieke aandacht voor stiptheid, veiligheid en toegankelijkheid.

Een kwaliteitshandboek moet toelaten om de kwaliteit op een objectieve manier te meten. De treinreiziger rekent ook op betrouwbare informatie, die snel ter beschikking is. Op dit vlak werken NMBS en Infrabel samen aan een project 'Real Time Informatie' uit. Infrabel informeert sinds begin 2009 haar klanten in real time over de toestand van de reizigerstreinen, via de speciale website www.railtime.be. Klanten zullen via de NMBS-website en via sms continu worden geïnformeerd over mogelijke problemen met het treinverkeer.

Vooraleer de tarieven te kunnen aanpassen moeten ook hogere stiptheidsdoelstellingen worden behaald: 91% in februari 2009 en 92% in februari 2011. Ook de jaarlijkse exploitatietoelage van Infrabel is voortaan afhankelijk van de prestaties qua stiptheid.

Meer veiligheidsmensen op het terrein, een sterke samenwerking met de politiediensten en het gebruik van technische hulpmiddelen zoals camerabewaking en

inbraakalarmen moeten het veiligheidsgevoel verhogen. Elk van de drie bedrijven van de NMBS-Groep zal daarom om de drie jaar een strategisch beleidsplan opstellen met duidelijke doelstellingen.

Het comfort van de reizigers hangt nauw samen met de toegankelijkheid van de stations. Er zullen heel wat inspanningen worden geleverd om de intermodaliteit (de overgang tussen de trein en een andere vervoerswijze) te verbeteren. Reizigers met een beperkte mobiliteit zullen steeds makkelijker zelfstandig kunnen reizen.

HET FINANCIËEL EVENWICHT BEWAREN

De overheid verwacht dat de NMBS-Groep haar schuldenlast beheerst. Na de hervorming van 2005 werden grote inspanningen geleverd om de rekeningen in evenwicht te krijgen. Het beheerscontract schrijft voor dat de geconsolideerde netto-financiële schuld op het niveau van de Groep niet meer boven het niveau van juni 2008 (1.507 miljoen euro) mag uitstijgen.

Daarvoor is niet alleen een evenwicht in de jaarlijkse rekeningen nodig. Het komt er ook op aan om de investeringen grotendeels af te stemmen op wat de beschikbare financiële middelen (in hoofdzaak de federale investeringstoelage) toelaten.

De financiële discipline zal nog versterkt worden als de drie ondernemingen vanaf 2010 een ERP-programma (Enterprise Resource Planning) in gebruik nemen om alle belangrijke bedrijfsprocessen te ondersteunen en betere financiële informatie te genereren.





NIEUWE PERSONEELSLEDEN AANTREKKEN

Tussen 2008 en 2012 bereikt 40% van het spoorwegpersoneel de pensioengerechtigde leeftijd. Het zal er op aankomen om op een gepaste wijze en met het oog op de noodzakelijke verhoging van de productiviteit een flink deel van het personeel te vervangen.

In 2006 ging daartoe een grootschalige rekruteringscampagne van start: "Bouw mee aan de trein van morgen" (www.despoorwegenwervenaan.be).

DE CO₂-EMISSION EN HET ENERGIEVERBRUIK TERUGDRINGEN. HET AANDEEL VAN HERNIEUWBARE ENERGIE VERHOGEN

In december 2008 heeft Europa haar 20-20-20-strategie goedgekeurd. De doelstellingen zijn ambitieus:

- > tegen 2020 20% minder energie verbruiken dan in 1990;
- > tegen 2020 20% minder CO₂-emissie dan in 1990;
- > tegen 2020 20% energie uit hernieuwbare bronnen.

Het Europese objectief is vertaald naar specifieke doelstellingen voor industriële sectoren en voor lidstaten. Voor België geldt:

- > tegen 2020 15% minder energie verbruiken dan in 1990;
- > tegen 2020 15% minder CO₂-emissie dan in 1990;
- > tegen 2020 13% energie uit hernieuwbare energiebronnen.

In de transportsector moeten tegen 2020 bovendien 10% van het energieverbruik van duurzame oorsprong zijn.

De NMBS-Groep wil haar verantwoordelijkheid opnemen en significant bijdragen tot het bereiken van de Belgische doelstellingen. Door meer reizigers en goederen te vervoeren per trein in plaats van met de wagen, vrachtwagen of vliegtuig wordt de groei van het energieverbruik en de CO₂-emissie van alle transportmiddelen samen afgeremd. We beperken ons niet tot een absolute verlaging van het energieverbruik en de CO₂-emissie van het spoorvervoer op zich, maar streven naar een verlaging van de CO₂-emissie van de transportsector in zijn totaliteit. Het spoorvervoer levert wel inspanningen om het energieverbruik en de CO₂ uitstoot per

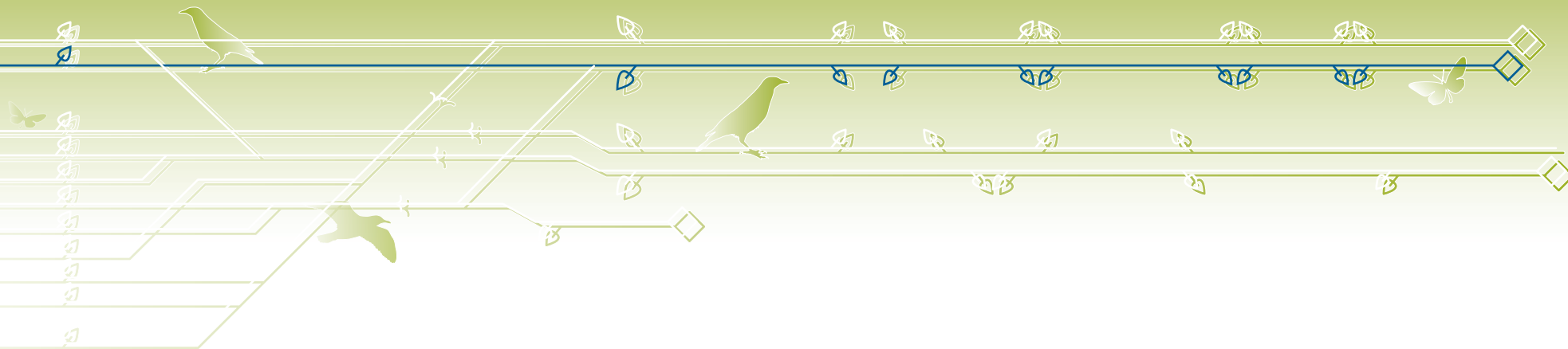
reizigerkilometer en per tonkilometer verder te verminderen.

Voor het energieverbruik in de stations, kantoren en ateliers heeft de NMBS-Groep zich in 2005 geëngageerd om tegen 2012 7,5% minder te verbruiken dan in 2005, en tegen 2020 zelfs 20% minder.

In maart 2009 heeft de NMBS-Groep, samen met de werkgeverskoepel VBO en met de automobiefederatie Febiac een "Greening Transport-memorandum" ondertekend, dat de engagementen van de transportsector samenvat (www.mobilyls.be).

SPONSORING TENTOONSTELLING "DIT IS ONZE AARDE!"

Aangezien de Groep de uitdaging aangaat om minder energie te verbruiken, koos ze ervoor om een tentoonstelling te sponsoren over duurzame ontwikkeling. "Dit is onze Aarde!" verhaalde in 2008 op een ludieke en leerrijke manier over de geschiedenis van onze planeet. Alle personeelsleden van de NMBS-Groep konden de tentoonstelling bezoeken aan verminderd tarief.



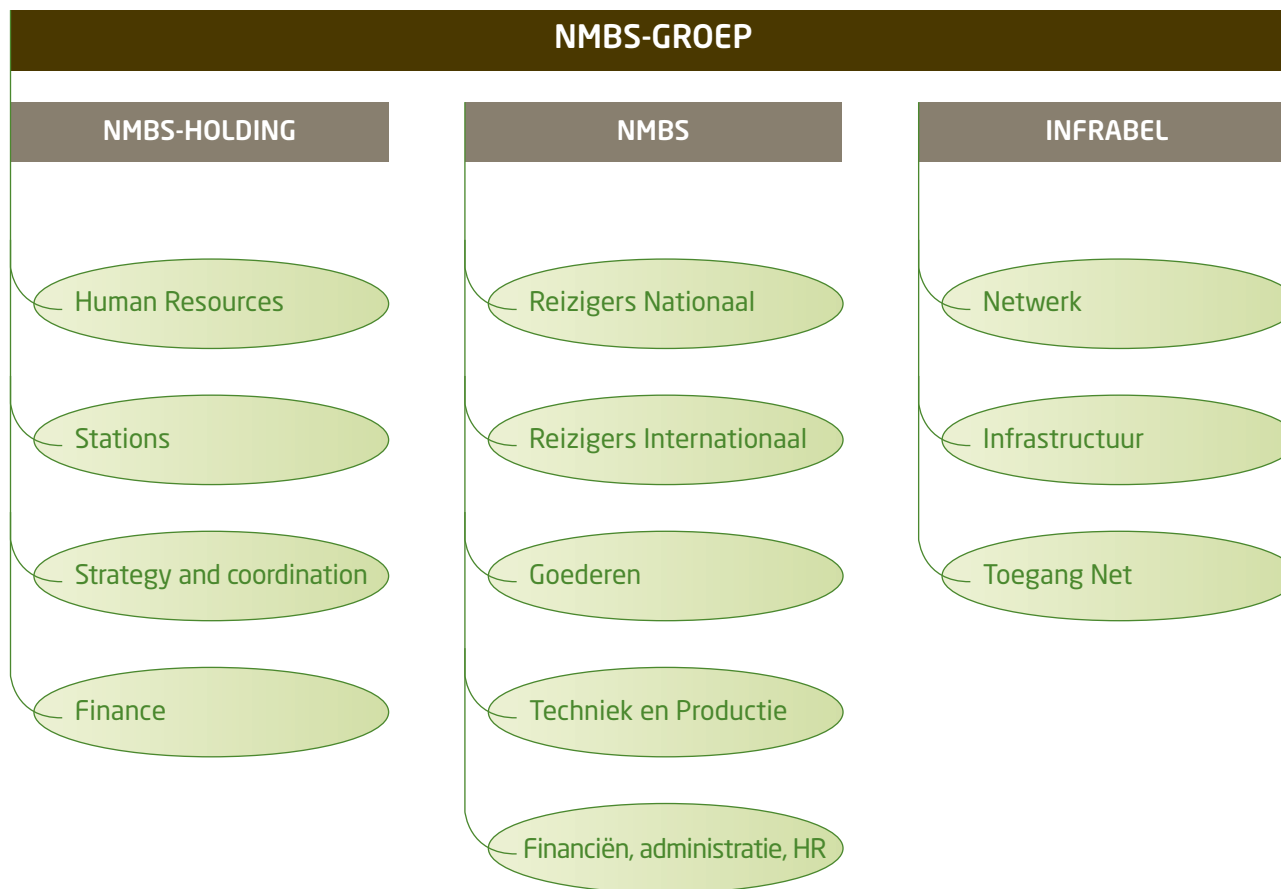
2.3. DE NMBS-GROEP

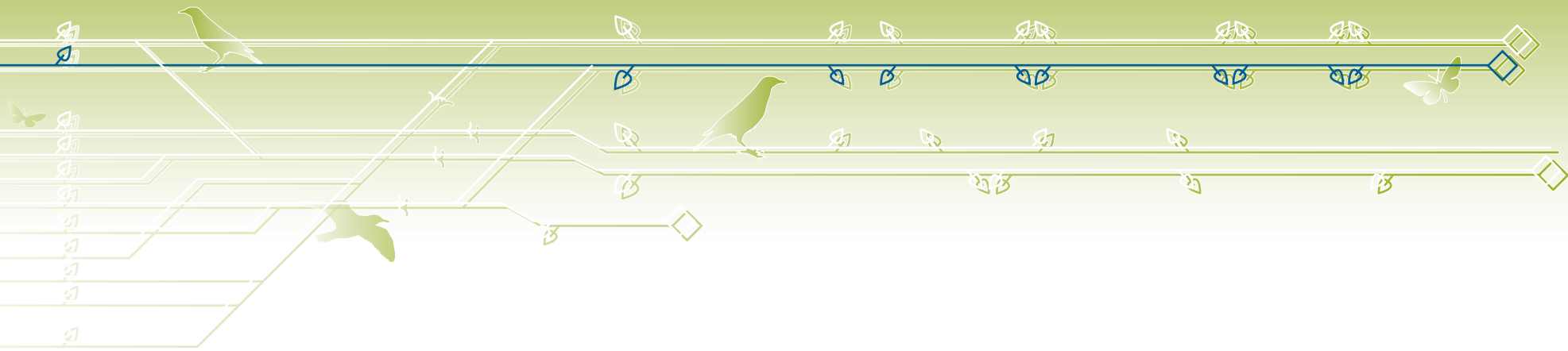
EEN COMFORTABELE EN STIJPE TREINDIENST TEN DIENSTE VAN DE REIZIGER

Overeenkomstig de Europese richtlijnen voor de spoorwegsector werd de voormalige NMBS in 2005 omgevormd tot de NMBS-Groep. De groep bestaat uit drie bedrijven, die elk een naamloze vennootschap van publiek recht zijn met het statuut van een autonoom overheidsbedrijf.

Als autonoom overheidsbedrijf voert elk van de drie een aantal taken uit van openbare dienst, die bij wet zijn vastgesteld. In een beheerscontract worden de wederzijdse afspraken tussen de Staat en elk van de drie bedrijven nader uitgewerkt.

De organigrammen van de NMBS-Holding, de NMBS, en Infrabel worden hierna gesynthetiseerd.





De NMBS-Holding

De NMBS-Holding is eigenaar van alle 213 stations, parkings en fietsstallingen langs het Belgische spoornet. Zij zorgt zelf voor de bouw, de uitbating en het onderhoud van de 37 drukst bezochte stations. Het beheer van de 176 andere stations geeft ze in concessie aan de NMBS.

De NMBS-Holding staat met haar veiligheidsdienst Securail in voor de beveiliging van klanten en personeel. De veiligheidsmensen, in de rode Securail-uniformen, zijn vooral zichtbaar in de stations en de treinen, maar zorgen ook voor de bewaking van gebouwen en installaties van de Groep.

De NMBS-Holding levert aan de NMBS en Infrabel diensten op het vlak van informatica, telecommunicatie en personeelsbeheer en is de werkgever van het voltallige personeel van de NMBS-Groep. Daarnaast centraliseert de NMBS-Holding de thesaurieactiviteiten van de drie vennootschappen en verzekert ze de eenheid van het financieel beheer van de Groep. Ze vervult tenslotte een coördinerende rol in het uitwerken van de investeringsplannen, ondernemingsplannen en in het milieubeleid.

De NMBS

De NMBS exploiteert het treinverkeer. Zij is de grootste vervoersonderneming van België.

Het binnenlands reizigersvervoer is een opdracht van openbare dienst, die de NMBS uitvoert volgens de afspraken

met de federale overheid. De overheid verwacht dat de NMBS als openbare dienstverlener een fijnmazig netwerk van reizigersverbindingen over heel het land aanbiedt samen met een aantal bestemmingen in buurlanden net over de grenzen. Het tariefbeleid is o.a. gericht op het bevorderen van het woon-werkverkeer, van het woon-schoolverkeer en van de mobiliteit van sociaal minderbegunstigden. De overheid subsidieert het binnenlands reizigersverkeer via een jaarlijkse toelage, omdat de verkoop van biljetten en treinkaarten niet alle kosten kan dekken.

Daarnaast baat de NMBS ook commerciële diensten uit: het internationaal reizigersvervoer en het goederenvervoer. Voor beide activiteiten moeten de inkomsten de uitgaven dekken, want er mag geen overheidssubsidie voor gegeven worden.

De internationale reiziger kan rekenen op een uitgebreide service met hogesnelheidstreinen (Thalys, Eurostar, TGV en ICE) naar de grootste steden van de buurlanden.

Voor het goederenvervoer kan het bedrijfsleven een beroep doen op de ervaring van B-Cargo en haar filialen in de Belgische havens, op de belangrijkste goederenassen en in bepaalde marktsegmenten zoals staal en containervervoer. Binnen de vrachtgroep evolueert B-Cargo steeds meer naar een pure tractieleverancier die diensten levert aan de vrachtfilialen (o.m. IFB, TRW en Xpedys). De meeste van deze filialen staan in voor de commercialisering van het vrachtvervoer en van daarbij aansluitende diensten die een toegevoegde waarde leveren aan het vervoer zelf. Ze zijn onder meer actief in het containervervoer, de binnenvaart, het zeevervoer,... Ook de uitbating van terminals wordt beheerd door de filialen.

Om het geheel van haar activiteiten uit te voeren staat de NMBS tevens in voor de aankoop, het onderhoud, het beheer en de financiering van haar rollend materieel. Binnen de directie "Techniek & Productie" telt de NMBS verschillende ateliers voor het onderhoud en de instandhouding van haar materieel.

Infrabel

Infrabel is de beheerder van het Belgische spoorwegnet. Sinds de overdracht, eind 2008, van de spoorweginfrastructuur van het FSI (Fonds voor Spoorweginfrastructuur) naar Infrabel, ook eigenaar.

Om te garanderen dat de spoorinfrastructuur operationeel en veilig blijft en steeds hoge prestaties kan leveren, voert Infrabel voortdurend onderhoud uit. En om de trein te promoten ten opzichte van minder duurzame en meer vervuilende transportmiddelen, investeert zij in de modernisering en ontwikkeling van haar netwerk.

Het treinverkeer wordt op het hele net in real time gecontroleerd en geleid door Traffic Control. Bij incidenten wijzigt dit verkeersleidings- en coördinatiecentrum in Brussel het traject voor de treinen, hun doortochtvolgorde, enz. De beslissingen van dit centrum worden op lokaal niveau uitgevoerd door de seinhuizen.

Tenslotte stelt Infrabel de spoorinfrastructuur (rijpaden en dienstregeling) op niet-discriminerende wijze ter beschikking van haar klanten. Ze bepaalt de tarieven en rekent de infrastructuurvergoedingen aan de spoorwegexploitanten aan.



2.4. ONDERSCHIEDINGEN

ONDERSCHIEDINGEN ONTVANGEN IN 2006

TRESKI

Treski, de skitrein van de NMBS, won op 30 januari 2006 de 1ste prijs voor 'Milieuvriendelijk reizen in Europa' in de categorie 'Verkeer- en transportondernemer'. Deze prijs werd toegekend tijdens een EU-milieconferentie over duurzame mobiliteit en duurzaam toerisme in de 'Hofburg' van Wenen, georganiseerd door de Europese Commissie. Er werden 85 projecten ingestuurd uit 15 landen. Treski werd voorgedragen door de Oostenrijkse Dienst voor Toerisme.

NARCON

Op de zevende editie van de 'Intermodal Awards' viel het NARCON-project van de NMBS-vrachtdivisie in de prijzen. Narcon (**National Rail Container Network**) is de shuttletreinverbinding die de Antwerpse havenkaaien via de Main Hub te Antwerpen-Noord verbindt met terminals in het binnenland: Kortrijk, Moeskroen, Charleroi, Athus en Zeebrugge. Het NARCON-project kreeg op vrijdag 29 september 2006 in Istanbul de 'Intermodal Award' van de European Intermodal Association (EIA).

De EIA-jury, met daarin onder meer experts uit de Europese Commissie, koos voor het NARCON-project van B-Cargo en IFB omwille van de innovatieve trimodale interface die bewijst dat spoorvervoer kwalitatieve oplossingen biedt op korte en middellange afstanden. Bovendien is NARCON een goed voorbeeld van de nood aan intermodale samenwerkingsverbanden, waarbij zowel

weg, spoor als binnenvaart hun specifieke rol hebben in de ontsluiting van de Belgische havens.

IBIS

Het magazine Data News bekroonde de ICT-dienst van NMBS-Holding met de titel 'ICT Manager 2006' voor de uitwerking van het IBIS-project van de NMBS. IBIS is de projectnaam voor de handcomputer waarmee de treinbegeleiders treinkaartjes verkopen en informatie verstrekken aan de reizigers.

ONDERSCHIEDINGEN ONTVANGEN IN 2007

TRAFFIC CONTROL SOLUTION

De trofee 'ICT Manager of the Year', georganiseerd door Trends en Data News, ging in 2007 naar Traffic Control Solution. Deze oplossing stelt het verkeerscoördinatiecentrum van Infrabel in staat om 'in real time' de treinbewegingen op te volgen. Hierdoor kan Infrabel de veiligheid en regelmaat van het treinverkeer garanderen.

GELIJKHEID EN DIVERSITEIT

Op 22 maart 2007 ontving de NMBS-Groep het label 'Gelijkheid en Diversiteit'.

ONDERSCHIEDINGEN ONTVANGEN IN 2008

DIABOLO

Op 23 januari 2008 werd het Diabolo-project van Infrabel in Londen bekroond met de 'Transport Deal of the Year' tijdens de PFI Awards. PFI of Project Finance International is een tijdschrift dat handelt over belangrijke financiële operaties en ontwikkelingen. Tijdens dit jaarlijks internationaal evenement worden prijzen uitgereikt aan belangrijke projecten uit de hele wereld die in het voorgaande jaar werden gefinancierd. Infrabel won samen met Babcock & Brown en HSH Nordbank AG in de categorie Europe/Middle East/Africa voor de Publiek Private Samenwerking (PPS) waarmee het Diabolo-project gefinancierd wordt.

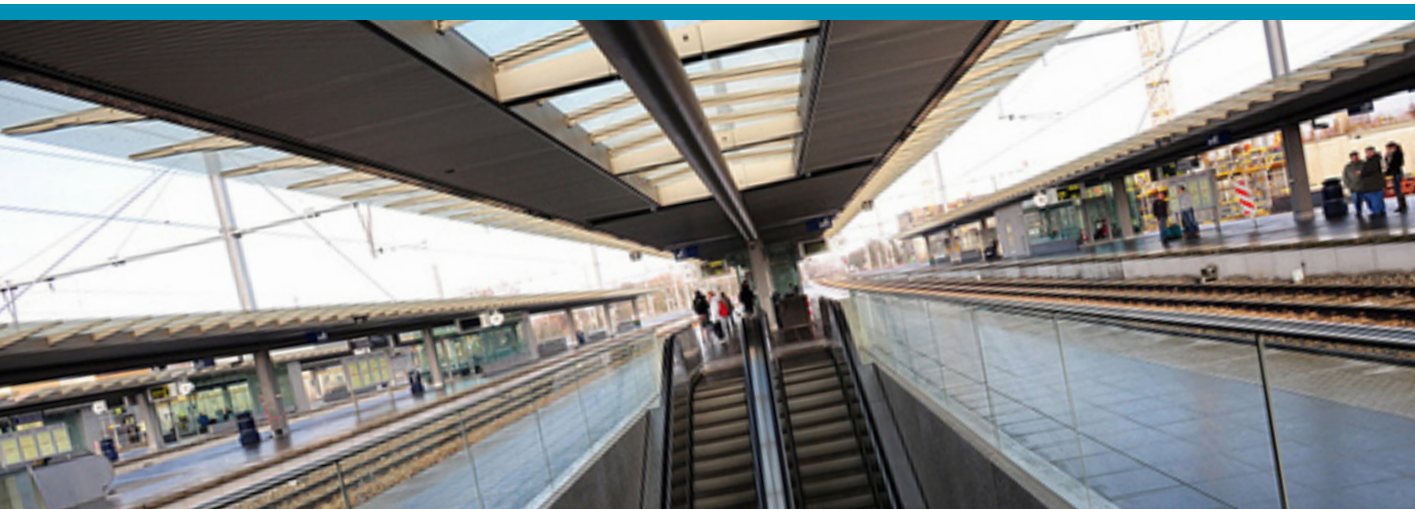
INTERNE SENSIBILISERINGSCAMPAGNE VOOR ENERGIEBESPARINGEN

De NMBS-Groep won de 'UIC Sustainability Award' voor het project 'Interne sensibiliserings-campagne voor energiebesparingen' tijdens de tiende UIC-conferentie rond milieu en duurzame ontwikkeling van 11 tot 13 september in Londen. De leden van de International Union of Railways dienden projecten in die tijdens de periode 2006-2008 bijdroegen tot een grotere milieuvriendelijkheid en duurzame ontwikkeling binnen hun onderneming.

HOFLEVERANCIER

Vanaf 26 november 2008 prijkt de NMBS-Holding op deze leverancierslijst.

Investeren om te groeien



3.1. Investerings

Het investeringsplan 2008-2012 houdt rekening met de prioriteiten van de NMBS-Groep en de andere spoorwegondernemingen op het gebied van veiligheid, regelmaat en aanpassing aan de stijgende vraag.

Na de uitbouw van het hogesnelheidsnet, dat vrijwel is afgerond, dienen zich andere strategische projecten aan die een belangrijke stempel zullen drukken op de toekomstige investeringen en die er stuk voor stuk op gericht zijn:

- > te kunnen bijdragen tot het oplossen van het mobiliteitsprobleem;
- > de verwachtingen in te lossen op het vlak van milieuzorg;
- > bij te dragen tot de economische ontwikkeling van het land.



Deze projecten zijn:

- > De uitbouw van het **Gewestelijk Expres Net (GEN) rond Brussel**. Het GEN rond Brussel moet mee een oplossing bieden voor het steeds verder dichtslibben van de toegangswegen naar onze hoofdstad. Dit vergt omvangrijke investeringen in infrastructuur (bv. de tunnel Schuman-Josaphat en de aanleg van bijkomende sporen op de belangrijkste lijnen) en aangepast rollend materieel.
- > De **aanpassing van het materieelpark**. De NMBS heeft een ambitieus aankoop- en moderniseringsprogramma voorbereid: nieuwe dubbeldekrijtuigen, elektrische motorrijtuigen en locomotieven, ombouw van oudere treinstellen, aanpassing van het rollend materiaal aan het ETCS-seininrichtingssysteem.
- > De **verbetering van het onthaal** van de reizigers. Moderne aantrekkelijke stations, die een knooppunt worden voor alle vormen van vervoer, zijn in aanbouw of in omvorming. Antwerpen-Centraal is afgewerkt, Namen is goed opgeschoten en de belangrijkste werven bevinden zich in Liège-Guillemins, Gent-Sint-Pieters,

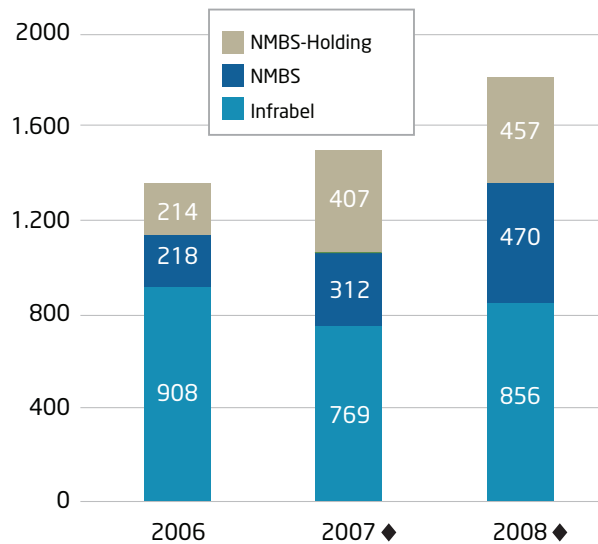
Charleroi, Bergen, Brugge, Mechelen en Oostende. Een groot aantal parkings, zowel voor auto's als voor fietsen, wordt gemoderniseerd of uitgebreid, met ondermeer een belangrijk project te Louvain-la-Neuve.

- > De **exploitatieveiligheid**. Het nieuwe Europese seininrichtingssysteem, European Train Control System (ETCS), zal op alle hoofdlijnen van het net worden geïnstalleerd. Het vergt ook inbouw van boordapparatuur in het rollend materieel. Het maakt een permanente en volledige controle van de snelheid van een trein mogelijk. Er wordt ook een digitaal radionetwerk GSM-R geïnstalleerd.
- > De **bediening van haven- en industriezones**. Infrabel heeft belangrijke projecten gepland, ondermeer rond de Antwerpse haven, om de congestieproblemen mee op te lossen:
 - > de Liefkenshoekspoorverbinding (met een tunnel onder de Schelde) en de aanleg van een tweede toegang voor Antwerpen;
 - > de modernisering en de uitbreiding van de volledige infrastructuur voor Zeebrugge;

- > de goederenspooras van Antwerpen naar Frankrijk, Zwitserland en Italië (Corridor C).
- > **Capaciteitsuitbreiding**. Naast het GEN springen nog twee andere projecten in het oog:
 - > een betere bediening van en rechtstreekse toegang tot de luchthaven van Brussel vanuit de verschillende steden van het land dankzij de bouw van de Diabolo;
 - > een ingrijpend moderniseringsprogramma voor de verbindingssas Brussel-Namen-Aarlen-Luxemburg.
- > **Onderhoud en modernisering van bestaande installaties**. De werking van het spoorwegsysteem en de verbetering van de productiviteit vragen **performante logistieke middelen en systemen**:
 - > nieuwe ateliers en modernisering van bestaande;
 - > ontwikkeling van IT- en telecommoepassingen;
 - > invoering van ERP bij elk van de vennootschappen van de Groep.

3

In de periode 2006-2008 investeerde de NMBS-Groep ten belope van de onderstaande sommen, zoals ze zijn opgenomen in de jaarrekeningen van de drie bedrijven (zonder rekening te houden met vaste activa die tussen de bedrijven zijn verkocht):



bron: Jaarrekeningen van NMBS Holding, NMBS, Infrabel

Het cijfer Infrabel is zonder de overname van de activa van het FSI in 2008.

De federale overheid voorziet in de beheerscontracten 2008-2012 voor elk van de drie bedrijven van de NMBS-Groep volgende investeringsdotaties:

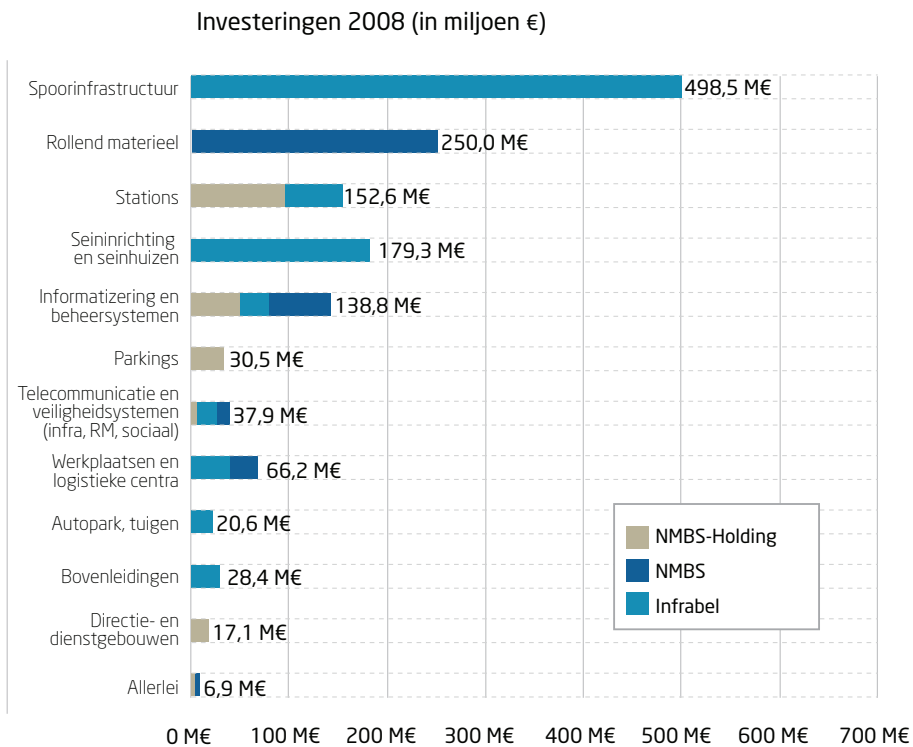
Tabel 1. Investeringsdotaties van de federale overheid (bedragen in 1.000 €) (cijfers beheerscontracten 2008-2012)

	2006	2007 ♦	2008 ♦
NMBS	170.410	265.029	298.076
Infrabel	638.936	672.577	719.518
NMBS Holding	172.710	125.926	190.578
GEN (totaal voor de Groep)	0	210.709	210.709
Totaal	982.056	1.274.241	1.418.881

bron: beheerscontracten 2008-2012

1. voor de betekenis van het symbool ♦ verwijzen we naar hoofdstuk 9.

In het jaar 2008 werden de geïnvesteerde sommen besteed aan volgende activa:



De bovenstaande bedragen zijn exclusief de uitgaven in het kader van de leasingoperaties.

DE INVESTERINGEN VAN DE NMBS-GROEP: ÉÉN VAN DE PIJLERS VAN HET RELANCEBELEID

In haar relanceplan van 11 december 2008 heeft de Belgische regering ondermeer beslist om de uitvoering van bepaalde investeringsprogramma's te versnellen. Het gaat om een totaalpakket ter waarde van ongeveer 500 miljoen euro dat betrekking heeft op projecten van de Regie der Gebouwen, Beliris en het geheel van de NMBS-Groep.

In dat kader en bovenop de in het meerjareninvesteringsplan geplande investeringen (waaronder 305 Desiro-motorstellen ondermeer voor het GEN), besliste de NMBS op 5 december 2008 om 72 bijkomende dubbeldekrijtuigen M6 - goed voor zowat 10 000 zitplaatsen - te bestellen bij Bombardier-Alstom.

Deze bestelling, voor een bedrag van ongeveer € 130 miljoen, is positief voor de tewerkstelling in ons land (onder meer in Brugge en Charleroi). De levering van de 72 M6-rijtuigen is gepland tussen april 2010 en maart 2011. De nieuwe investering volgt op de in de voorbije jaren bestelde 420 dubbeldekrijtuigen, waarvan er nog een 70-tal moeten geleverd worden.

Op 5 december 2008 besloot de NMBS bovendien 60 elektrische locomotieven Type 18 te bestellen. In het meerjareninvesteringsplan 2008-2012 was een bestelling van slechts 40 locomotieven gepland in 2010.

Deze bestelling heeft een waarde van ongeveer € 220 miljoen. De 60 locomotieven zullen geleverd worden tussen juni 2010 en april 2012. Van dit type werden in december 2006 reeds 60 locomotieven besteld, die in 2009-2010 geleverd worden.

3.2. Resultaten

Verklaring bij de gebruikte terminologie:

EBITDA:

staat voor "Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization", of "Inkomsten vóór interesten, belastingen, afschrijvingen en bewegingen in waardeverminderingen en voorzieningen".

Het gaat met andere woorden om het zuivere resultaat van de bedrijfsactiviteit.

Mathematisch bekomt men de EBITDA door de bedrijfsopbrengsten (verkoop van goederen en diensten) te verminderen met de bedrijfskosten die aanleiding geven tot een cash uitgave.

Deze cash uitgaven hebben betrekking op de aankopen, de diensten en diverse goederen, de bezoldigingen en de sociale lasten, en de andere bedrijfskosten.

EBIT:

staat voor "Earnings before Interest and Taxes", of "Inkomsten vóór interesten en belastingen".

Mathematisch wordt de EBIT berekend door de EBITDA te verminderen met de "bedrijfskosten niet-cash": afschrijvingen, bewegingen in waardeverminderingen en voorzieningen (met andere woorden de exploitatiekosten die niet leiden tot het wegvloeden van cash).

EBT:

betekent "Earnings before Taxes", of "Inkomsten vóór belastingen".

De berekening bestaat er in de EBIT aan te vullen met het financiële en het uitzonderlijk resultaat.

Momenteel gebeurt er geen berekening van vennootschaps- of rechtspersonenbelasting omdat de NMBS-Groep uit het verleden fiscaal overgedragen verliezen heeft.

Tabel 2. Resultaten NMBS-Groep (bedragen in 1.000 €) (geconsolideerde jaarcijfers 2006, 2007 en 2008)

	2006	2007 ♦	2008 ♦
I. Bedrijfsopbrengsten	3.216.779	3.310.916	3.456.729
Omzet	2.751.172	2.898.714	2.941.457
Wijziging bestellingen in uitvoering	3.261	-3.758	-1.660
Geproduceerde vaste activa	432.091	385.745	477.668
Andere bedrijfsopbrengsten	30.255	30.215	39.264
II. Bedrijfskosten (cash)	-3.084.788	-3.161.188	-3.370.298
Grond- en hulpstoffen	-222.445	-190.432	-214.649
Diensten en diverse goederen	-978.148	-1.052.795	-1.151.381
Bezoldigingen en sociale lasten	-1.871.604	-1.908.773	-1.994.588
Andere bedrijfskosten	-12.591	-9.188	-9.680
EBITDA	131.991	149.728	86.431
II. Bedrijfskosten (niet-cash)	-270.298	-183.432	-287.945
EBIT	-138.307	-33.704	-201.514
Financiële resultaten	227.270	247.556	385.945
Financiële opbrengsten	335.727	395.531	681.269
Financiële kosten	-108.457	-147.975	-295.324
Uitzonderlijke resultaten	-260.590	-200.922	-198.307
EBT	-171.626	12.930	-13.876



3.3. Exploitatiedotaties van de overheid

De federale overheid voorziet in de beheerscontracten 2008-2012 voor elk van de drie bedrijven van de NMBS-Groep volgende exploitatiedotaties:

Tabel 3. Exploitatiedotaties van de federale overheid (bedragen in 1.000 €) (cijfers beheerscontracten 2008-2012)

	2006	2007 ♦	2008 ♦
NMBS	856.123	894.280	905.927
Infrabel	425.138	434.998	433.108
NMBS Holding	191.054	211.151	220.802
Totaal	1.472.315	1.540.429	1.559.837

bron: beheerscontracten 2008 - 2012

De trein

Geldig tot : 30/07/2010

Indicator	Omschrijving	Van 2006	Over 2007	Naar 2008
PR5	Tevredenheid (score/10)	7,33	7,23 ♦	6,93 ♦
	Stiptheid (%)	90,6%	89,2%	90,2%
EN3	Primair dieselverbruik (GJ)	1.947.557	1.859.887 ♦	1.812.709 ♦
EN4	Primair elektrisch energieverbruik (GJ)	14.804.375	14.708.911 ♦	14.898.391 ♦
EN16	CO2-emissie (ton)	524.607	480.983 ♦	452.411 ♦



4

4.1. KWALITEIT

De NMBS meet de kwaliteit van de dienstverlening op basis van objectieve (kwaliteitshandboek) en subjectieve (kwaliteitsbarometer) criteria.

Het kwaliteitshandboek somt alle relevante kwaliteitsaspecten op, de opvolgingswijze alsook de indicatoren die voor deze aspecten een goede maatstaf vormen. De kwaliteitsmeting omvat onder andere de kans op een zitplaats, netheid (inclusief vandalisme) in de trein, klachtenbeheer, informatie in de trein, stiptheid, ... De opzet en inhoud van het kwaliteitshandboek refereren aan de Europese normen EN 13816² en 15140³.

De zogenaamde kwaliteitsbarometer meet vier maal per jaar de subjectieve perceptie van de klant. Reizigers verspreid over het hele net beoordelen een tiental criteria (Tabel 4).

Tabel 4. Resultaten kwaliteitsbarometer				
Kwaliteitsaspecten	Algemene tevredenheid (gemiddelde score op 10)			
	2006 (n=11.181)	2007 ♦ (n=11.422)	2008 ♦ (n=11.524)	Gemiddelde score 2002-2008
Algemene tevredenheid	7,33	7,23	6,93	7,25
Onthaal en dienstverlening in de stations	7,20	7,25	7,21	7,21
Netheid van de stations	6,56	6,68	6,68	6,64
Comfort op de treinen	7,12	7,12	7,04	7,13
Netheid op de trein	6,74	6,79	6,76	6,61
Frequentie van de treinen	6,72	6,64	6,54	6,73
Stiptheid van de treinen	6,64	6,29	5,99	6,60
Informatie op de treinen	6,93	6,86	6,77	6,89
NMBS-personeel op de treinen	7,67	7,67	7,64	7,69
NMBS-personeel in de stations	7,31	7,34	7,32	7,32
Informatie in de stations	7,27	7,24	7,14	7,28
Aankoop van het vervoerbewijs	-	-	7,63	7,63
Prijs	7,33	7,02	7,08	6,84

bron: NMBS (enquêtes door Ipsos Belgium)

2. Transport – Logistiek en diensten – Openbaar personenvervoer – Definitie van de kwaliteit van de dienstverlening, doelstellingen, streefwaardebepaling en metingen

3. Openbaar personenvervoer – Fundamentele eisen en aanbevelingen voor systemen die de kwaliteit van de geleverde dienst meten



B-CLEAN VOOR NETTERE TREINEN

De NMBS levert extra inspanningen om haar treinen schoon te houden. In 2007 werd hiervoor B-Clean in het leven geroepen. Deze mobiele schoonmaakploegen waken over de netheid van treinen die gedurende de ganse dag in gebruik zijn en pas 's avonds een onderhoudsbeurt krijgen. Zo krijgen bepaalde treinen ook in de loop van de dag een opfrissing. Een 100-tal personeelsleden kregen een gespecialiseerde opleiding. Daarnaast werden in 2008 ook nog eens 19 extra B-Clean poetsers aangeworven.

De resultaten van deze recente uitbreiding zijn alvast merkbaar: per dag worden nu zo'n 70 bijkomende treinen onder handen genomen. Op een weekdag krijgen ongeveer 500 treinen een schoonmaakbeurt (voordien: 430 treinen/dag). In het weekend zijn dit er ongeveer 300 per dag (voordien: 230 treinen/dag).

70% VAN DE TOILETTEN VAN HET GESLOTEN TYPE

Niet zo lang geleden waren alle toiletten in de treinen van het open type waardoor het spoelwater en de fecaliën rechtstreeks op het spoor terecht komen. Sinds ruim 10 jaar worden op alle nieuwe treinstellen en bij de modernisering van de bestaande treinstellen gesloten toiletten geïnstalleerd. De reizigers stellen vooral de netheid en het verhoogde comfort sterk op prijs. In 2000 waren slechts 30% van de rijkstuiten uitgerust, in 2008 is dit percentage 70% en tegen 2015 zal dat quasi 100% zijn.

Naast de klantendienst van de NMBS kan de reiziger ook terecht bij de ombudsdienst voor alle klachten m.b.t. de NMBS-dienstverlening. In 2008 ontving de ombudsdienst voornamelijk klachten over stiptheid (1.258), over de dienstregeling (532), over de samenstelling van treinen (482) en over de afschaffing van treinen (426).

4.2. Stiptheid

De stiptheid blijft het meest gevoelige aspect van de kwaliteit (Tabel 5) en vormt een continu aandachtspunt bij Infrabel en de NMBS. Infrabel coördineert en houdt nauwkeurig het treinverkeer in het oog. Dus registreert en inventariseert ze ook alle vertragingen die op het netwerk worden opgelopen. De stiptheidsresultaten worden driemaandelijks gepubliceerd op de Infrabel-website www.infrabel.be. De meetmethode werd overigens in 2008 in samenspraak met de voornaamste treinreizigersorganisaties aangepast om zo de realiteit op het terrein beter weer te geven.

Tabel 5. Stipte treinen of met een vertraging van minder dan 6 minuten

	2006	2007	2008
Vóór neutralisatie (1)	90,6%	89,2%	90,2%
Na neutralisatie (2)	94,0%	93,6%	94,3%
Rekening houdend met het aantal reizigers (3)			88,7%
Gemeten over het hele treintraject (4)			91,2%

4

Het stiptheidscijfer vóór neutralisatie (1) geeft het beste beeld van de algemene stiptheid. De neutralisatie (2) elimineert vertragingen die te wijten zijn aan externe oorzaken en aan grote investeringswerken. Met het stiptheidscijfer dat gewogen wordt op basis van het aantal reizigers (3) weegt de vertraging van een trein met veel reizigers zwaarder door. Omdat vertragingen ook reizigers treffen die vóór het eindstation uitstappen, wordt nu ook rekening gehouden met eventuele weggewerkte of opgelopen vertragingen tijdens de treinreis. Daarom meet de infrastructuurbeheerder de stiptheid tijdens de treinreis, in 93 meetpunten op het netwerk (4).

De NMBS draagt bij tot een verbetering van de stiptheid door ondermeer te investeren in nieuwe locomotieven en rijtuigen, evenals in de kwaliteit van de onderhoudswerkplaatsen. Alle ateliers hebben een ISO 9001-certificaat. Efficiënte onderhoudscycli voorkomen dat materieel al te lang uit omloop hoeft voor onderhoud. Specifieke maatregelen zijn gericht op de beschikbaarheid te allen tijde van voldoende materieel.

4.3. Toegankelijkheid

De toegankelijkheid van het rollend materieel is binnen de NMBS een blijvend aandachtspunt bij de evaluatie van ingediende offertes. Voorts kunnen mensen met een beperkte mobiliteit sinds november 2008 rekenen op een meer uitgebreide dienstverlening. Hiervoor lanceerde de NMBS een systeem van mobiele ploegen die onder de naam **B for You** bijstand verlenen in stations waar geen of onvoldoende personeel aanwezig is. Ook het stationspersoneel dat bijstand verleent zal dit logo dragen. Het gaat om in totaal bijna 2000 NMBS-medewerkers, waarvan 180 in mobiele ploegen.

In 103 stations kunnen personen met beperkte mobiliteit nu een beroep doen op assistentie van de eerste tot de laatste trein, 7 dagen op 7 (mits een aanvraag bij het Call Center minstens 24 uur vooraf). Informatie m.b.t. deze assistentie is beschikbaar op de NMBS-website (www.nmbs.be).

De stations Brugge en Namen kregen in 2008 tevens een assistentie-zuil voor personen met beperkte mobiliteit. Deze zuil zal eveneens in de 103 bovenvermelde stations worden geïnstalleerd. Tenslotte voorziet de NMBS in voordeeltarieven voor mensen met een beperkte mobiliteit.

DOORKIJK NAAR 2009

Om te komen tot een uitbreiding en optimalisering van de aangeboden dienstverlening aan personen met een beperkte mobiliteit beoogt de NMBS in 2009:

- in 10 bijkomende stations assistentie aan te bieden van de eerste trein tot de laatste trein, 7 dagen op 7;
- bij wijze van proef, in de regio's Denderleeuw en Mons samen te werken met een taxibedrijf om personen met beperkte mobiliteit per taxi naar een station te brengen waar assistentie wordt verleend;
- bij wijze van proef, 2 'trappenklimmer'-toestellen aan te kopen voor het vervoer van rolstoelgebruikers op de trappen die toegang geven tot de perrons;

De NMBS zet haar inspanningen voort om in de loop van 2009 het 'Anysurfer'-label te verkrijgen voor haar website. Deze website zal ook afgestemd zijn op o.m. blinden, slechtzienden en kleurenblinden.

4.4. Exploitatieveiligheid

De NMBS heeft in 2008 een veiligheidsbeheersysteem geïmplementeerd.

De implementatie van het veiligheidsbeheersysteem toonde aan dat exploitatieveiligheid niet louter een kwestie is van individuele verantwoordelijkheid maar wel het resultaat is van een bewust gevoerde veiligheidspolitiek. Deze veiligheidspolitiek wordt gedragen tot op het hoogste niveau en kadert in een weloverwogen concept dat erop gericht is, doorheen tal van bedrijfsprocessen, tot alsmaar betere en effectievere implementatie op het terrein te komen. Het topmanagement van de operationele directies zorgt ervoor dat de nodige menselijke en materiële middelen ter beschikking worden gesteld. Op het terrein is exploitatieveiligheid in de eerste plaats een zaak van diegenen die met een 'veiligheidsfunctie' zijn belast.

De NMBS wenst haar ongevalcijfers zo laag mogelijk te houden en streeft ernaar deze cijfers in de toekomst nog te verbeteren. Via het veiligheidsbeheersysteem is de NMBS in staat het veiligheidsniveau voortdurend te monitoren en bij te sturen aan de hand van concrete initiatieven.

4.5. Energieverbruik tractie

Treinen nemen het grootste deel (ca. 80%) van het energieverbruik van de NMBS-Groep voor hun rekening. Zij worden hoofdzakelijk elektrisch aangedreven. Tussen 1990 en 2008 is het aandeel elektrische reizigerstreinen gestegen van 89% naar 92%. Het aandeel elektrische goederentreinen is gestegen van 59% naar 78%. Dit aandeel zal in de toekomst nog verder stijgen.

Dit resulteert in een totaal primair energieverbruik voor tractie zoals weergegeven in Tabel 6. Om de verschillende eindenergievormen correct op te tellen en te vergelijken met het energieverbruik van andere transportmodi wordt het energieverbruik omgerekend naar het primair energieverbruik⁴.

De grote vervoerscapaciteit en de geringe rolweerstand van het contact tussen de stalen wielen en de stalen rails maken het vervoer per spoor uitermate energiezuinig. Het specifieke energieverbruik of de gemiddelde primaire energie nodig per gepresteerde reizigerkilometer (rkm) of tonkilometer (tkm) is de meest eenduidige indicator voor het energieverbruik (Tabel 7 en Tabel 8). De cijfers houden rekening met alle energie verbruikt door treinen, zoals het energieverbruik voor de lege terugritten, rangeerbewegingen, ritten voor onderhoud, herstelling en stalling van de locomotieven en de elektrische verliezen in de bovenleiding. De verdeling van het elektriciteitsverbruik tussen reizigers- en goederentreinen is gebaseerd op kernverbruikcijfers per bruto-tkm van reizigers- respectievelijk goederentreinen.

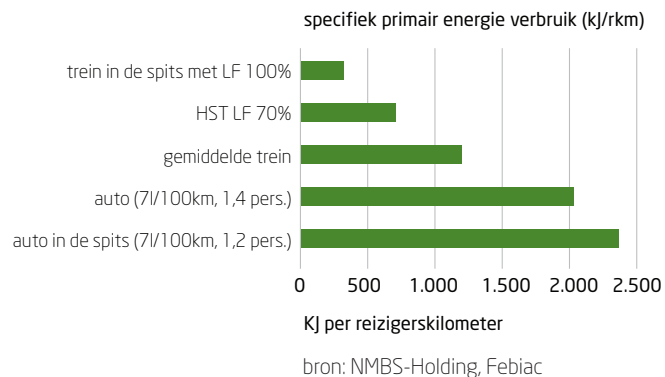
Tabel 6. Primair energieverbruik tractie (reizigers- en goederentreinen)

	1990	2006	2007 ♦	2008 ♦
Elektrisch (GJ)	10.861.497	14.804.375	14.708.912	14.898.391
Diesel (GJ)	3.260.810	1.947.557	1.859.887	1.812.709
Totaal (GJ)	14.122.307	16.751.932	16.568.799	16.711.100

4. Voor een elektrisch eindverbruik is het primair energieverbruik 2,941 hoger dan het eindverbruik. Het globaal rendement van de productie van elektriciteit in België bedraagt immers 34%. Voor een diesel eindenergieverbruik is het primair energieverbruik 1,136 maal hoger. Voor de ter beschikkingstelling van diesel aan de pomp (ontginning, raffinaderij, transport) wordt gerekend met een rendement van 88%.

DE TREIN IS 2 TOT 9 KEER ENERGIEZUINIGER DAN DE WAGEN

In vergelijking met een gemiddelde verplaatsing per wagen vergt een verplaatsing per trein half zoveel energie: slechts 2,5 liter diesel-equivalent per 100 km. Dit is, gerekend met een gemiddelde bezetting van een wagen met 1,4 personen (Bron: Febiac), te vergelijken met een wagen met een reëel gemiddeld verbruik van slechts 3,4 l/100 km. In de spits met een 3 à 4 maal hogere bezetting (LF = load factor, bezettingsgraad) van de trein en slechts gemiddeld 1,2 personen in een wagen, is de trein 7 tot 9 maal zuiniger.



DE BEZETTINGSGRAAD VAN DE NMBS-TREINEN STIJGT

In 2008 vervoerde de maatschappij 206 miljoen reizigers in het binnenlands verkeer. In vergelijking met 2007 betekent dit een stijging met bijna 10 miljoen reizigers of 4,8%. Ten opzichte van 10 jaar geleden vervoeren de NMBS-treinen in België 54% meer reizigers, terwijl ze daarvoor slechts 5,6% meer kilometers afleggen. Het gemiddelde aantal reizigers per trein steeg tussen 1998 en 2008 dan ook van 95 tot 131. Deze gunstige evolutie van de bezettingsgraad leidt tot een stijgende energie-efficiëntie.

TV-SPOT PROMOOT GEBRUIK OPENBAAR VERVOER

Ter gelegenheid van de Wereldmilieudag (5 juni 2008) werd een televisieboodschap uitgezonden om de kijkers te sensibiliseren voor het gebruik van het openbaar vervoer. Het gaat om een gezamenlijk initiatief van de NMBS, Infrabel, de NMBS-Holding, de MIVB, De Lijn en TEC.

Het ontwikkelen van de spot gebeurde oorspronkelijk op initiatief van de UITP (International Association of Public Transport) en de UNEP (United Nations Environment Programme). Het doel is om individuen aan te moedigen het openbaar vervoer te gebruiken, een mobiliteitskeuze die kan bijdragen tot de vermindering van CO₂-uitstoot. De baseline van de spot is dan ook 'The World is your home. Look after it'.

Tabel 7. Specifiek energieverbruik personenvervoer per spoor

	1990	2006	2007 ♦	2008 ♦
vervoersprestatie reizigers, miljoen rkm	6.539	9.607	9.932	10.403
primair energieverbruik elektrisch reizigers (GJ)	8.067.011	11.315.236	11.448.149	11.516.457
primair energieverbruik diesel reizigers (GJ)	993.023	498.059	520.768	531.124
totaal primair energieverbruik reizigers (GJ)	9.060.034	11.813.295	11.968.917	12.047.581
specifiek primair energieverbruik personenvervoer (kJ/rkm)	1.386	1.230	1.205	1.158



ENERGIEZUINIG GOEDERENVERVOER

Voor transporten waar zowel de vrachtwagen, de boot als de trein in aanmerking komen is de trein gemiddeld 2,2 keer energiezuiniger dan het goederenvervoer over de weg en tenminste even energiezuinig als het vervoer per boot.

In 2008 is het verbruik per tkm ongeveer constant gebleven in vergelijking met de voorgaande jaren.



Tabel 8. Specifiek energieverbruik goederenvervoer per spoor

	1990	2006	2007 ♦	2008 ♦
Vervoersprestatie goederen, miljoen tkm	8.354	8442	8148	7882
primair energieverbruik elektrisch goederen (GJ)	2.794.486	3.489.140	3.260.762	3.381.935
primair energieverbruik diesel goederen (GJ)	2.267.787	1.449.498	1.339.119	1.281.585
totaal primair energieverbruik goederen (GJ)	5.062.273	4.938.637	4.599.881	4.663.520
specifiek primair energieverbruik goederenvervoer (kJ/tkm)	606	585	565	592

DE BELADING VAN DE GOEDERENTREINEN STIJGT

Tabel 9. Gemiddelde belading per goederentrein

JAAR	Gemiddelde belading per goederentrein (ton)
2006	569
2007	575
2008	584

4.6. CO₂-emissies

In België is de belangrijkste bron van CO₂ de verwarming van gebouwen (25%), maar het aandeel van de transportsector is bijna even groot. Door de groeiende vraag naar mobiliteit, is de door de globale⁵ transportsector veroorzaakte CO₂-emissie in België sinds 1990 met ca. 30% toegenomen (cijfer 2003, OESO). De bedrijven van de NMBS-Groep willen elk hun steentje bijdragen tot het verduurzamen van de transportsector.

De specifieke CO₂-emissie per rkm of per tkm (Tabel 10 en Tabel 11) daalt tussen 1990 en 2008 met 47% voor het reizigersvervoer en met 32% voor het goederenvervoer. Deze daling is mogelijk omdat steeds meer treinen elektrisch⁶ worden aangedreven (4 maal minder CO₂-uitstoot dan een dieseltrein), maar ook omdat het aantal treinreizigers sterk is toegenomen (bijna 60% meer rkm tov 1990) en de gemiddelde CO₂-emissie per geproduceerde kWh van de Belgische elektriciteitscentrales gedaald is van 349 g/kWh⁷ in 1990 tot 227 g/kWh (cijfer 2007, laatst beschikbare jaarverslag van Electrabel).

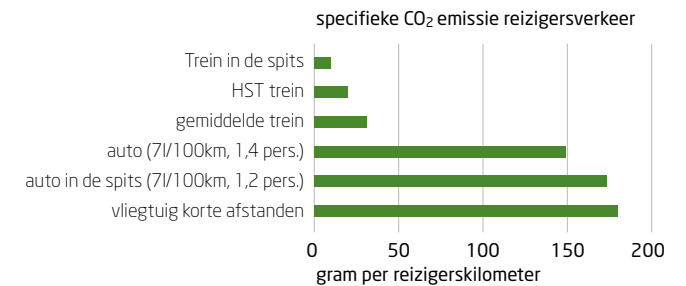
5. Weliswaar zonder luchtvaart en internationale scheepvaart.

6. Tussen 1990 en 2008 is het aandeel elektrische reizigerstreinen gestegen van 89% naar 92%. Het aandeel elektrische goederentreinen is gestegen van 59% naar 78%.

7. Dankzij het hoge aandeel van de kernenergie in de Belgische elektriciteitsproductie is deze CO₂-emissie overigens slechts een derde van die in bv. Duitsland, Nederland of Groot-Brittannië.

MET DE TREIN REIZEN VEROORZAAKT 5 TOT 20 KEER MINDER CO₂ DAN MET DE WAGEN

In 2008 veroorzaakte een treinreiziger gemiddeld 27,5 g CO₂ per afgelegde kilometer (of reizigerkilometer - rkm). Voor een auto met gemiddeld 1,4 personen aan boord bedraagt dit 156 g/rkm, dus ongeveer 5 maal meer. In de spits met een volle bezetting van de treinen is deze emissie per rkm voor een treinreiziger bijna 4 maal minder dus 20 maal efficiënter dan een gemiddelde rit per auto in de spits. De hogesnelheidstrein (HST) springt dankzij een grotere gemiddelde bezettingsgraad nog zuiniger om met energie dan een gemiddelde trein. De CO₂-impact van de treinreis per HST ligt 10 keer lager dan de equivalente reis per vliegtuig.



bron: NMBS-Holding, Febiac, Institut für Energie und Umweltforschung (IFEU)

	1990	2006	2007 ♦	2008 ♦
CO ₂ elektrische reizigerstreinen (ton)	266.660	291.744	268.141	246.900
CO ₂ diesel reizigerstreinen (ton)	72.862	36.545	38.211	38.971
totaal CO ₂ reizigerstreinen (ton)	339.522	328.289	306.352	285.871
specifieke CO ₂ -emissie personenvervoer (g/rkm)	51,9	34,2	30,9	27,5

4



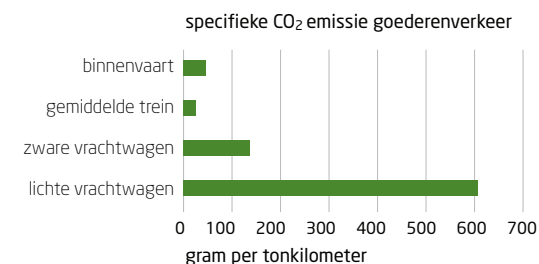
RAILEASE VOOR EEN SOEPELERE AANPAK VAN DE MOBILITEIT

De NMBS creëerde een 'mobiliteitsportefeuille' waarbij bedrijven het gebruik van een leaseauto kunnen combineren met de trein. Zo kan de werknemer op elk moment en al naargelang de bestemming kiezen voor het meest geschikte vervoermiddel. Resultaat: tijdsbesparing en een betere mobiliteit; een rationeel autogebruik helpt het fileprobleem in te perken.

Ook het milieu wint met Railease. Door verantwoord om te springen met het aantal autotrajecten en het gekozen transportmiddel kunnen de ondernemingen de uitstoot van CO₂ en fijne stofdeeltjes verminderen. Een werknemer die met een dieselauto 35.000 km rijdt (gemiddeld brandstofverbruik 7l/100 km) stoot 6,6 ton CO₂ per jaar uit. Als diezelfde werknemer gebruik maakt van Railease en 7.000 km per trein rijdt, vermindert de uitstoot tot 5,6 ton CO₂.

DE TREIN STOOT 5 KEER MINDER CO₂ UIT DAN HET GOEDERENVERVOER OVER DE WEG

Voor het goederentransport geldt een gelijkaardige vergelijking als het reizigerstransport. Per getransporteerde tkm bedraagt de emissie 21 g, of 5 maal minder dan het gemiddelde voor het vervoer over de weg met zware vrachtwagens.



bron: NMBS-Holding, Febiac

Tabel 11. Specifieke CO₂-emissie goederenvervoer

	1990	2006	2007 ♦	2008 ♦
CO ₂ elektrisch goederentreinen (ton)	92.373	89.962	76.374	72.505
CO ₂ diesel goederentreinen (ton)	166.397	106.356	98.257	94.035
totaal CO ₂ goederentreinen (ton)	258.770	196.318	174.631	166.540
specifieke CO ₂ -emissie goederenvervoer (g/tkm)	31,0	23,3	21,4	21,1



4.7. Energiebesparing

Om nog betere resultaten rond CO₂-uitstoot en energieverbruik te bewerkstelligen onderschrijven de drie bedrijven van de NMBS-Groep het engagement van de Europese spoorweggemeenschap.

DE EUROPESE SPOORWEGGEMEENSCHAP ENGAGEERT ZICH OM TEGEN 2020 IN VERGELIJKING MET 1990 PER VERVOERSPRESTATIE 30% MINDER CO₂ TE VEROORZAKEN

Als gevolg van een door de UIC (Union Internationale des Chemins de fer) gevoerde rondvraag bij haar leden en de analyse van de bekomen resultaten, engageerde de algemene vergadering van de CER (Community of European Railways and Infrastructure Companies) zich in mei 2008 tot een reductie met 30% van de CO₂-emissie tussen 1990 en 2020. De CER beoogt geen absolute verlaging maar een verlaging van de specifieke CO₂-emissie; dit is de CO₂-emissie per gepresteerde rkm of tkm. Alhoewel in België in vergelijking met 1990 de specifieke CO₂-emissie al met meer dan 30% is gedaald sluit de NMBS-Groep zich hierbij aan en zal de NMBS-Groep bijdragen tot het realiseren van dit Europese gemiddelde.

Electrabel leverde in 2008 de via de tractieonderstations afgenomen elektriciteit. Electrabel garandeert dat 10% afkomstig is van in Europa opgewekte hernieuwbare energie of Warmte-Kracht-Koppeling-installaties.

DE ZEILTREIN RIJDT OP WINDKRACHT

Infrabel bevordert de productie van hernieuwbare energie door haar infrastructuur ter beschikking te stellen voor projecten die hernieuwbare energie mogelijk maken. Een project van maximaal 29 windmolens langs de hogesnelheidslijn Leuven-Liège in de streek Hannut-Landen, met vanaf 2010 een jaarlijkse productiecapaciteit van ca. 150 GWh, is in een finale studiefase. Dit project, de Zeiltrein, is mogelijk dankzij het tractie-onderstation van Infrabel in Avenas: zo kunnen de windmolens aansluiten op het openbare elektriciteitsnet. Infrabel zal samen met een elektriciteitsleverancier en nabije gemeenten financieel participeren. Bij een afname van ca. 40% van de beschikbare capaciteit zal de globale specifieke emissie (g CO₂ per rkm of per tkm) met 2 à 3% dalen.

EUROSTAR LANCEERT HET "GROENE REIS"-PROJECT OM HAAR REIZEN CO₂-NEUTRAAL TE MAKEN

Via haar participatie in Eurostar ondersteunt de NMBS het "Groene Reis"-project om de Eurostar-reizen CO₂-neutraal te maken.

Eind 2008 behaalde Eurostar een vermindering van de CO₂-uitstoot met 31%. Dit is te verklaren door de overschakeling van Eurotunnel, de beheerder van de Kanaaltunnel, op een andere elektriciteitsleverancier. Eurostar streeft nu naar 35% minder CO₂-uitstoot per reizigerstraject tegen 2012.

ECOPASSENGER EN ECOTRANSIT BEREKENEN CO₂-UITSTOOT PER VERVOERMIDDEL

De internet-tool Ecopassenger www.ecopassenger.org vergelijkt voor het personenvervoer en voor een bepaald traject de reistijd, het energieverbruik, de CO₂-uitstoot, en de andere emissies tussen alle mogelijke transportmiddelen. Het is een eenvoudig en gebruiksvriendelijk instrument, gebaseerd op wetenschappelijke criteria. EcoTransIT vormt de tegenhanger voor het goederen-transport. (www.ecotransit.org).

De NMBS-Groep levert als projectpartner informatie voor de database en houdt die up-to-date in overeenstemming met de nationale data en de stand van de techniek.

Het station en het atelier

Geldig tot : 30/07/2010

Indicator	Omschrijving	Van 2006	Over 2007	Naar 2008
EN3	Primair energieverbruik* gebouwen en installaties (GJ)	1.075.227	873.244 ♦	922.866 ♦
EN4	Primair elektrisch verbruik gebouwen en installaties (GJ)	2.276.471	2.244.706 ♦	2.371.458 ♦
EN6	Totale CO ₂ -emissie (ton)	134.086	115.649 ♦	117.851 ♦
EN8	Waterverbruik NMBS-ateliers (m ³)	367.975	333.226	351.743
EN10	Hemelwaterverbruik NMBS-ateliers (m ³)	13.695	16.667	23.321
EN10	% hemelwatergebruik	4%	5%	6%
EN22	Totaalgewicht afvalstromen (ton)	5.061	5.833	6.041
	Kosten bodemsanering (€)	8.018.698	1.965.449 ♦	1.377.242 ♦
	Investerings in stations en multimodale knooppunten (mio. €)	213,6	211,8	183,1

* (gas, stookolie, brandstof)



5.1. Stations worden ontmoetingsplaatsen, geïntegreerd in de stad

België telt 549 stations en stopplaatsen. De NMBS-Holding is eigenaar van alle stations en beheert de 37 grootste stations van het land, 176 stations worden in concessie beheerd door de NMBS en 336 stopplaatsen door Infrabel.

EEN MULTIMODALE ONTMOETINGSPLAATS...

Stations evolueren steeds meer naar een plek waar efficiënt van vervoersmiddel kan worden gewisseld. Ze worden zo ingericht dat ze makkelijk bereikbaar zijn voor voetgangers, fietsers, het openbaar vervoer, taxi en auto. De samenwerking met gemeenten, gewesten en maatschappijen van openbaar vervoer wordt intenser, ook voor de kleine stations. Dit vertaalt zich in betere verbindingen over de weg naar het station, grote parkings (voor auto's én fietsers), volledige intermodale centra (trein, metro, bus, tram en taxi) en een modern beheer van de onderliggende verkeersstromen van fietsers, auto's en voetgangers (fietspaden, kiss & ride,...).

DIE AANGENAAM, VEILIG EN NET IS...

Je komt niet meer alleen naar het station om de trein te nemen, maar ook omdat het een leuke, nette en veilige omgeving is met winkeltjes en horecazaken. Daarnaast

worden de stationsbuffetten stelselmatig in een nieuw jasje gestoken en breidt ook allerlei andere dienstverlening zoals, bankautomaten, postpunten, toeristische infobalies of strijkateliers zich stelselmatig uit. Het station belooft kortom een vlotte toegang tot groene mobiliteit in combinatie met een aangename en nuttige invulling van de tijd. De website www.hetstation.be geeft een overzicht van alle diensten, winkels en andere nuttige informatie per station.

... OOK VOOR MENSEN MET BEPERKTE MOBILITEIT

Bij alle werken en renovaties gaat er een bijzondere aandacht naar personen met beperkte mobiliteit. Dat zijn niet enkel mensen met een fysieke handicap maar ook bijvoorbeeld ouders met kleine kinderen, mensen met veel bagage, ouderen, ...

GEÏNTEGREERD IN DE STAD

Het station maakt meer en meer deel uit van het bruisende stadsleven. De NMBS-Groep vertaalt dit in een architectuur en een inrichting die openheid toont naar die stad en die erin geïntegreerd is. De reiziger mag geen drempel ervaren als hij van de fiets, auto of bus in de trein wil stappen.

Het station kan de ontwikkeling van de wijk waarin het ligt aanzwengelen en het kan tal van banen creëren. Verschillende projecten verdichten de stationsbuurt en leveren een bijdrage tot het beheersen en verbeteren van de mobiliteit.



MET DE FIETS OF MET DE AUTO NAAR HET STATION?

De sterke stijging van het aantal treinreizigers de voorbije 10 jaar heeft het parkingprobleem steeds nijpender gemaakt. Afhankelijk van het station komen regelmatig tussen een kwart en de helft van de reizigers per fiets of per auto naar het station.

In 2008 werden meer dan 2.400 fietsplaatsen gemoderniseerd terwijl hun aantal met 4.430 stuks werd uitgebreid tot een totaal van 62.430 voor het hele net. In 2012 zullen er dat zeker 78.000 worden. De bereikbaarheid van het station voor fietsers en het comfort van de fietsenstallingen zijn bepalend om de verplaatsing per fiets aan te moedigen. De politiek van de NMBS-Holding voor fietsenstallingen is gebaseerd op vier doelstellingen:

1. voldoende parkeerplaatsen voor tweewielers rond de stations;
2. nette en comfortabele stallingen;
3. maximaal toezicht;
4. oprichting van fietspunten.

Deze fietspunten, uitgebaat door een sociaal-economische organisatie, zijn opnieuw een illustratie van de rol van het station in het maatschappelijk leven. Ze leveren tal van diensten, zoals toezicht op en onderhoud van de fietsenstalling, fietsverhuur en klein fietsherstel. Hun aantal breidt zich gestaag uit.

Het aantal parkeerplaatsen voor auto's steeg in 2008 met 2.750 tot 48.700 plaatsen. 750 werden gerenoveerd. Het beheerscontract voorziet 54.550 plaatsen tegen 2012.

DOORKIJK NAAR 2009: HET MERK 'HET STATION'

Het project "het station" wil een herkenbaar imago geven aan de vernieuwde stations, met hun maatschappelijke en commerciële functies, en dit voor de reizigers, de lokale gemeenschap rond de stations, de stakeholders en de concessiehouders. "Het station" is een merk dat de aandacht trekt en dat de klant doet 'opmerken' dat een nieuwe stationsrealiteit haar intrede heeft gedaan op het terrein. Een merk dat de nieuwe strategie symboliseert en een bepaald verwachtingspatroon oproept bij de bezoeker van het station.



5.2. Netheid in de stations

De NMBS-Holding heeft zich tegenover de overheid verbonden om tegen 2012 een netheidsgraad van 86% te behalen in de 37 drukst bezochte stations. Maandelijkse metingen tonen een gemiddelde netheidsgraad van 80% in 2006, 82,9% in 2007 en 86,5% in 2008. Netheid draagt trouwens in belangrijke mate bij tot de veiligheid.

NETWORK INTERVENTION TEAM (NIT) IN ACTIE

De Infrabel NIT-ploegen hebben 3 essentiële taken: schoonmaak (dat is hun hoofdtaak), kleine herstellingswerken en groenbeheer in de onbewaakte stopplaatsen. Ze ruimen zwerfvuil, poetsen de schuilhuisjes, banken en signaletica en verwijderen graffiti. Daarnaast staan ze ook in voor allerlei kleine herstellingen van bijvoorbeeld afsluitingen, perrons en schuilhuisjes. Ook het groenbeheer nemen ze voor hun rekening: gras maaien, hagen snoeien en onkruid bestrijden. Naast al deze taken zijn er soms bijkomende opdrachten, zoals verhuis van kantoormeubelen het vervangen van de dienstregelingsaffiches. De 35 NIT-ploegen zorgen voor nette onbewaakte stopplaatsen in het hele land en bouwen daardoor op een positieve manier mee aan het imago van de NMBS-Groep.



5.3. Toegankelijkheid van de stations

Treinen en stations toegankelijk maken is een gedeelde verantwoordelijkheid van alle partners in de Groep:

- de NMBS-Holding is verantwoordelijk voor het toegankelijker maken van de stations;
- Infrabel staat in voor de toegankelijkheid van de perrons en de toegang naar de perrons;
- de NMBS zorgt voor persoonlijke begeleiding bij het op- en afstappen (zie § 4.3).

De NMBS-Holding wil alle stations aanpassen aan een reeks criteria van toegankelijkheid. Tegen 2012 zullen al 52 stations, gespreid over het hele land en waar 60% van alle treinreizigers de trein nemen, aangepast zijn. In 2018 zullen dat er 100 zijn en tegen 2028 moeten alle stationsgebouwen toegankelijk zijn. Reizigers met een beperkte mobiliteit krijgen dan minstens een toegang zonder drempel, automatische deuren, geleidelijnen voor slechtzienden, aangepast sanitair en voldoende parkeerplaatsen. Vandaag beantwoorden 7 stationsgebouwen aan al die criteria (Namen, Sint-Niklaas, Brussel-Centraal, Gent-Dampoort, Brussel-Nationaal-Luchthaven, Louvain-la-Neuve), maar in tientallen andere stations zijn de aanpassingen al gedeeltelijk aangebracht.

Infrabel installeert liften en oprijhellingen naar de perrons, waarschuwings- en geleidetegels op de perrons. Er loopt ook een langjarig programma om de lage perrons naar een

standaardhoogte te brengen. De aanpak van de grotere stations heeft voorrang. Hierdoor blijft het aantal stations in een eerste periode gering, maar is het aantal betrokken reizigers wel groot en is ook de geografische spreiding verzekerd. De planning voorziet:

- tegen eind 2008: 27 stations;
- tegen eind 2012: 38 stations, goed voor 51% van het totale aantal reizigers;
- tegen eind 2018: 50 stations, zodat een netwerk ontstaat van toegankelijke stations binnen een straal van 30 km;
- tegen eind 2028: 100 stations zodat een netwerk ontstaat van toegankelijke stations binnen een straal van 15 km.

Eind 2008 zijn van de 100 belangrijkste stations er 25 toegankelijk via liften, hellingen of rechtstreeks via de openbare weg. 18 van deze stations behoren tot de 50 grootste stations van het land: Brussel-Centraal, Brussel-Zuid, Gent-Sint-Pieters, Brussel-Noord, Leuven, Antwerpen-Centraal, Brugge, Namur, Liège-Guillemins, Oostende, Brussel-Luxemburg, Sint-Niklaas, Brussel-Nationaal-Luchthaven, Louvain-la-Neuve, Verviers-Central, Gent-Dampoort, Lokeren en Halle. Op basis van de reizigerstellingen vertegenwoordigen deze 18 stations een aandeel van 45% van het reizigersaantal.

De NMBS streeft ernaar de vloerhoogte van haar (nieuwe) treinen zoveel mogelijk af te stemmen op de hoogte van de standaardperrons en dit om het op- en afstappen van alle reizigers te vergemakkelijken (zie 4.3).

5.4. Modernisering van de ateliers

Infrabel beschikt over vier ateliers: Bascoup, Etterbeek, Schaarbeek en Roeselare. De voornaamste taken van de werkplaats van Schaarbeek zijn de productie en het transport van langgelaste rails en het onderhoud van speciale werktuigen en de uitvoering van spoorwerken. De werkplaats van Etterbeek, actief op het gebied van signalisatie, telecommunicatie en bovenleidingen, zal in het kader van de modernisering van de productiemiddelen worden gecentraliseerd op de site van Schaarbeek die 42 ha groot is. Infrabel investeert er 15 miljoen euro in de bouw en uitrusting van acht nieuwe gebouwen. De nieuwe gebouwen voldoen aan de strenge energienormen en worden verwarmd met aardgas. De verlaten gebouwen waren slecht geïsoleerd en werden verwarmd met stoom, dus met groot warmteverlies. Bascoup fabriceert de wissels. Het atelier van Roeselare fabriceert beton-prefabelementen.

De NMBS-ateliers omvatten 4 centrale ateliers, 9 tractiewerkplaatsen en 4 goederenwagenwerkplaatsen. Daarnaast beheert de NMBS ook 18 onderhoudsposten. Deze assisteren de tractiewerkplaatsen van de NMBS bij het onderhoud van het rollend materieel. Duurzaam werken vormt de rode draad door de investeringen in de NMBS-ateliers. Veel aandacht gaat naar nieuwe en betere isolatie, efficiënte en energiezuinige verwarming en verlichting, zuinige afzuig- en ventilatiesystemen, eco-efficiënte waterzuiveringsinstallaties en selectieve afvalverzameling. De nieuwe ateliers in Melle en in Kinkempois en de uitbreidingen in Charleroi-Sud en in Hasselt zullen alvast op een energiezuinige wijze ontworpen worden en met aandacht voor het gebruik van alternatieve energiebronnen.

5.5. Investeringen in stations en multimodale knooppunten

Stations, hun functie en hun onmiddellijke omgeving spelen reeds een vijftiental jaar een belangrijke rol in de investeringsplannen van de NMBS-Groep. In de periode 2006-2008 werden volgende bedragen geïnvesteerd in de bouw, uitbreiding, renovatie, parkings (zowel voor auto's als voor fietsen) en het onthaal van reizigers.

Bedragen in mio €	2006	2007	2008
Stations	174,3	158,7	152,6
Parkings	39,3	53,1	30,5
Totaal	213,6	211,8	183,1



5.6. Veiligheid van de reizigers

Plaatsen waar veel mensen samenkomen, krijgen onvermijdelijk ook te maken met mensen met minder goede bedoelingen. In stations en in de treinen is dat niet anders. Veiligheid is echter een fundamenteel recht van elke klant en personeelslid in de stations en treinen. Daarom investeert de NMBS-Groep in een goed georganiseerde en geïntegreerde veiligheidsaanpak. De drie krachtlijnen van het veiligheidsbeleid van de NMBS-Groep zijn:

1. meer veiligheidsmensen op het terrein (de afgelopen paar jaren is het veiligheidspersoneel meer dan verdubbeld);
2. hechte samenwerking met politiediensten;
3. gebruik van technische hulpmiddelen, zoals een uitgebreid cameranetwerk en een controlekamer.

Meer dan 400 medewerkers van de veiligheidsdienst van de spoorwegen (Securail) waken op het terrein en achter de schermen over de veiligheid. Dat veiligheidsbeleid kadert ook in het Nationaal Veiligheidsplan en in de zonale veiligheidsplannen van de politiezones. Securail streeft trouwens in dat verband naar het sluiten van convenanten met steden en gemeenten. In 2008 werden er al 5 afgesloten.

COMMUNICATIECAMPAGNE TER BEVORDERING VAN HET VEILIGHEIDSGEVOEL IN DE STATIONS EN IN DE TREINEN

In 2008 liep in de Belgische stations een affiche-campagne die duidelijk moet maken dat het veiligheidspersoneel dicht bij de klant staat en vooral aanspreekbaar is. De campagne wil ook het veiligheidsgevoel van de klant en het personeelslid vergroten, de nieuwe uniformen voorstellen en de bekendheid van het gratis noodnummer van de NMBS-Groep (0800/30230) 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 uitgebreid cameranetwerk, "Mourad heeft een oogje op jou" legt de nadruk op de preventieve patrouilles, de aanwezigheid van het veiligheidspersoneel in de stations en treinen en "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.



5.7. Energieverbruik

Ongeveer 20% van het totale energieverbruik van de NMBS-Groep gaat naar de verwarming, verlichting, verluchting en koeling van stations, ateliers, kantoren en andere gebouwen, de werking van alle technische installatie voor de uitbating van het spoorwegnet, de communicatieapparatuur, de kantooruitrusting, het autovoertuigenpark, enz. (Tabel 13)

De cijfers in de tabel houden rekening met een toeslag van 14% op het eindenergieverbruik van stookolie, mazout, benzine en aardgas om rekening te houden met de energie nodig voor de winning, de productie en het transport. Voor het elektrische verbruik wordt rekening gehouden met een toeslag van 194%.

Het stookolie- en aardgasverbruik daalde in 2008 in vergelijking met 2005 met 15 %. In de wintermaanden van 2008 was het gemiddeld even koud als in 2005. De volledige daling is dus te danken aan een hogere energie-efficiëntie.

Het globale elektriciteitsverbruik voor gebouwen en vaste installaties ligt in 2008 6% hoger dan in 2005. De ingebruikname van de stations Antwerpen-Centraal en Liège-Guillemins, alsook bijkomende spoorinstallaties in de Waaslandhaven doen het energieverbruik onvermijdelijk toenemen.

De daling van het stookolie- en aardgasverbruik met 15% en de stijging van het elektriciteitsverbruik niet-tractie met 6% resulteren in een globale daling van het primair

energieverbruik met 6%. Eind 2007 bedroeg de globale daling 5%.

De NMBS-Groep beschikt over een wagenpark van ongeveer 2200 voertuigen dat, gezien zijn omvang en gemiddelde levensduur, op regelmatige basis aan vervanging toe is. Eind 2006 heeft de NMBS aan het VITO een aankoopadvies rond milieuvriendelijkheid van light-duty voertuigen gevraagd (personenwagens, kleine en grote bestelwagens en minibussen). De NMBS-Groep nam hierop volgende zaken over in haar aankoopbestekken:

- de voertuigen dienen minimaal te voldoen aan de Euro 4-norm (wettelijk opgelegd), zo mogelijk de Euro 5-norm. Opgave van de CO₂-uitstoot en het gemiddeld verbruik is vereist;
- om het verbruik te drukken, krijgen personenwagens met een kleine cilinderinhoud de voorkeur;
- in de lastenboeken is de opname van monovolumes en 4x4-voertuigen nog slechts in beperkte mate toegelaten;
- de voertuigen moeten uitgerust zijn met bandendrukcontrole. Te lage bandendruk leidt immers tot een meerverbruik van enkele procenten;
- de voertuigen moeten uitgerust zijn met lage frictie-banden. Minder wrijving met het wegdek verlaagt het verbruik eveneens met ongeveer 2%.

Tabel 13. Primair energieverbruik niet-tractie

	2005	2006	2007 ♦	2008 ♦
Stookolie gebouwen (GJ)	423.917	400.382	319.638	310.698
Aardgas gebouwen (GJ)	651.682	674.845	553.606	612.168
Elektriciteit gebouwen en installaties (niet tractie) (GJ)	2.256.353	2.276.471	2.244.706	2.371.457
Autovoertuigenpark (GJ)	133.789	127.257	132.886	134.140
Totaal (GJ)	3.465.741	3.478.955	3.250.836	3.428.463



5.8. CO₂-emissies

Sinds 1990 is de CO₂-emissie voor niet-tractie met 19% gedaald (Tabel 14) dankzij:

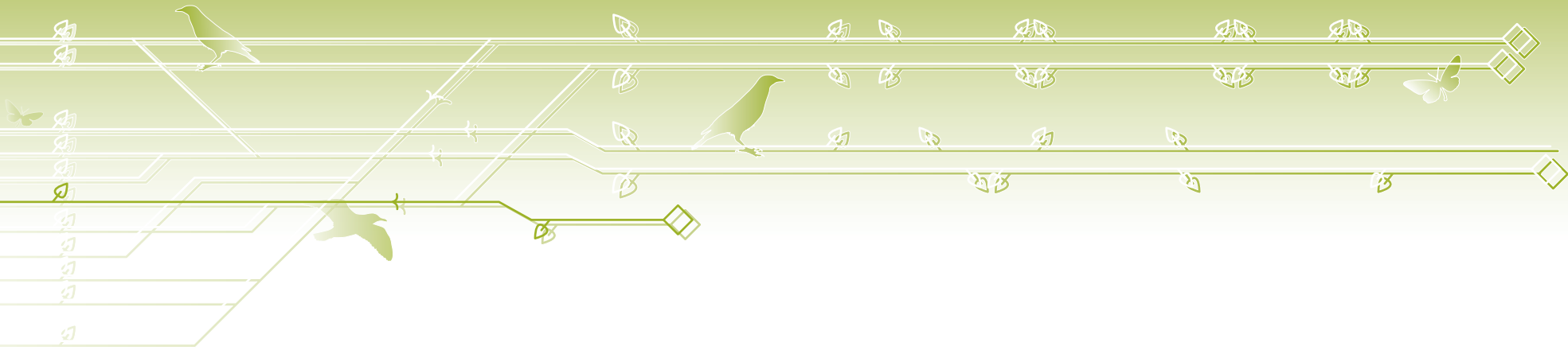
- de gerealiseerde besparingen in het gas- en stookolieverbruik;
- de overschakeling van stookolie naar gas;
- de gedaalde specifieke emissie van de elektriciteitsproductie. De gemiddelde CO₂-emissie per geproduceerde kWh van de Belgische elektriciteitscentrales daalde van 349 g/kWh in 1990 tot 227 g/kWh (cijfer 2007, laatst beschikbare jaarverslag van Electrabel). Voor de door Nuon geleverde elektriciteit wordt gerekend met 253 g/kWh.

Naast de directe CO₂-uitstoot houdt deze berekening ook rekening met de indirecte CO₂-emissie als gevolg van de elektriciteitsproductie en de productie en het transport van de vermelde fossiele brandstoffen.



Tabel 14. CO₂-emissie niet-tractie

CO ₂ -emissie	1990	2006	2007 ♦	2008 ♦
stookolie gebouwen (ton)	86.755	29.228	23.334	22.681
gas gebouwen (ton)	5.625	37.116	30.448	33.669
elektriciteit gebouwen en installaties (niet tractie) (ton)	43.626	58.480	52.576	52.123
benzine en mazout voor het autovoertuigenpark (ton)	7.127	9.262	9.291	9.378
Totaal (ton)	143.133	134.086	115.649	117.851



5.9. Energiebesparing

OP 13 JULI 2005 ONDERSCHREEF DE NMBS-GROEP DE VERBINTENIS MET DE FEDERALE OVERHEID OM DE ENERGIE-EFFICIËNTIE VAN DE GEBOUWEN EN ATELIEREN MET 20% TE VERHOGEN TEGEN 2020 EN DIT MET EEN TUSSENSTAP VAN 7,5% TEGEN 2012 (IN VERGELIJKING MET 2005).

De bereikte resultaten vloeien voort uit een dubbele strategie: het gebruik van nieuwe eco-efficiënte technologieën en een rationeler energiegebruik door het personeel. De NMBS-Groep blijft op koers om de doelstelling te halen maar de stijging van het elektriciteitsverbruik wordt van nabij opgevolgd.

1. GEBRUIK VAN NIEUWE ECO-EFFICIËNTE TECHNOLOGIEËN

De voorbije jaren heeft de NMBS-Groep verschillende initiatieven genomen om de energie-efficiëntie te verhogen. Energie-audits op verschillende representatieve plaatsen leverden een lijst met efficiënte maatregelen op die op alle gebouwen van de Groep toepasbaar zijn. Bij nieuwbouw of renovatie van installaties ligt het accent op nieuwe technologieën die (energie)zuiniger zijn zonder afbreuk te doen aan een optimaal gebruikskomfort.

INFRABEL INVESTEERT IN ENERGIE-EFFICIËNTERE ATELIEREN

Te Bascoup, een gehucht van Chapelles-Lez-Herlaimont produceert Infrabel de wissels voor het 3513 km lange spoorwegnet. In 2006 onderging deze werkplaats een energie-audit, die de aanzet vormde tot een reeks investeringen: meer isolatie, nieuwe verlichting, een betere afregeling van de stookinstallatie. Resultaat: het gasverbruik is in vergelijking met 2005 gedaald met 33%, het elektriciteitsverbruik is gedaald met 6%.

INSTALLATIE VAN LUCHTGORDIJNEN

Tijdens het openen van de poorten in de ateliers voor de in- en uitgaande bewegingen van treinen, kan de temperatuur in de hall sterk dalen. De installatie van een luchtgordijn verhindert dat de koude buitenlucht in het atelier naar binnen stroomt en zo de hall afkoelt. Het systeem is sinds 2007 in gebruik in de NMBS-tractiewerkplaats van Charleroi-Sud, waar bij het openen van de poorten telkens temperatuursdalingen van gemiddeld 9°C gemeten werden. De luchtgordijnen zorgen voor een besparing van 25% op de stookkosten.



2. RATIONELER ENERGIEGEBRUIK DOOR HET PERSONEEL

De NMBS-medewerkers vormen de tweede pijler van de strategie. In het najaar van 2006 werd een omvangrijke interne communicatie- en motivatiecampagne voor energiebesparingen gelanceerd. Affiches, het interne informaticanetwerk, het bedrijfsblad Connect en vele andere lokale acties informeren alle medewerkers en sporen ze aan energie-efficiënter om te gaan met verlichting, verwarming, airco, ventilatie en PC's.

Zogenaamde energiewakers volgen op een 150-tal sites met een hoog energieverbruik het energieverbruik van nabij op en ondernemen lokaal acties. Deze wakers hebben een bemiddelingsfunctie ten opzichte van het personeel: luisteren, raad geven, motiveren en informeren. Ze zien het als hun opdracht om bronnen van verspilling op te sporen. Een gemotiveerde energiewaker getuigt: "De mentaliteit verandert en de personeelsleden doen reële inspanningen. Ik leg vaak uit dat vele kleine besparingen samen leiden tot tastbare resultaten."



DE NMBS-GROEP WINT EERSTE UIC SUSTAINABILITY AWARD VOOR HET PROJECT "INTERNE SENSIBILISERINGSCAMPAGNE VOOR ENERGIEBESPARINGEN"

Op 11 en 12 september 2008 organiseerde de UIC (Union Internationale des Chemins de fer) te Londen de 10e Environment and Sustainability Conference. Voor de eerste maal werd daar de UIC Sustainability Award uitgereikt en de NMBS-Groep kwam de eer toe de hoofdprijs weg te kapen.

In aanmerking kwamen projecten die voldoen aan de volgende criteria:

1. een bijdrage leveren aan de milieu- en duurzaamheidsprestatie van het spoorwegsysteem;
2. gerealiseerd in de periode 2006-2008 of ten volle operationeel in mei 2008.

Zowel onderzoeksprojecten (bv. sensibiliseringscampagne), als acties die een bepaald milieuprobleem (infrastructuur of rollend materieel) oplossen of milderen, als een publiciteitscampagne rond het thema duurzaamheid kwamen in aanmerking.

De bij de NMBS-Groep lopende sensibiliseringscampagne rond duurzaam energieverbruik werd hoog gewaardeerd door de internationale jury om haar bijdrage aan een grotere milieuvriendelijkheid en duurzame ontwikkeling.

5.10. Water

De NMBS-Groep beschikt nog niet over globale waterverbruikgegevens van alle sites. Er wordt gewerkt aan een centralisatie van alle data, maar voor de NMBS-ateliers konden de gegevens van de voorbije 3 jaar al verzameld worden (Tabel 15).

In de ateliers en onderhoudsposten wordt vooral water gebruikt voor het sanitair, douches, het reinigen van de werkplaats, de treinwasinstallaties en de toiletten in de treinen. Hemelwater wordt meer en meer gebruikt voor het spoelen van de toiletten, het reinigen van de werkplaats, voor de carwash en het vullen van de waterreservoirs voor de toiletten in de treinen. Gelet op de sterk gestegen waterprijs, is het opvangen en gebruiken van hemelwater ook economisch

interessanter, maar dit is niet gratis. Er moet geïnvesteerd worden in opvanginfrastructuur en een intern verdeelnet met leidingen en pompen. Bovendien moet in Vlaanderen ook een heffing betaald worden op het gebruik van hemelwater.

In de volgende ateliers wordt hemelwater opgevangen en toegepast: CW Gentbrugge en Salzinnes, TW Merelbeke, Antwerpen-Noord, Kinkempois, Charleroi, TOP Aalst, Oostende, Antwerpen-Schijnpoort en Gent-Sint-Pieters. De TW Merelbeke slaagt er nu al ongeveer 40% hemelwater te gebruiken. In Oostende wordt het hemelwater van de parking na zuivering door een koolstofwaterafscheider (opvangen van olievlies bij geparkeerde auto's) afgeleid naar grote waterreservoirs voor hergebruik.

GROENERE CARWASHES

De NMBS-Groep streeft naar een vermindering van haar waterverbruik. Ze wil ook steeds meer gebruik maken van regenwater en de lozing van afvalstoffen in het afvalwater beperken. Nieuwe treinwasinstallaties zoals die van Oostende (2006) zijn een mooi voorbeeld van hoe de NMBS verstandiger met water omspringt. Deze installaties verbruiken per schoonmaakbeurt minder water, kunnen ongeveer 60% van het waswater hergebruiken en maken hierbij - indien mogelijk - gebruik van regenwater. Zo wordt bij een hergebruik van 60% van het waswater gemakkelijk 400 liter water bespaard per gewassen treinkast. Een carwash die jaarlijks gemiddeld 25.000 treinkasten reinigt, verbruikt dus enkel door het hergebruik van water gemiddeld per jaar 10.000.000 liter water minder. De NMBS zal de komende jaren steeds meer groene carwashes in gebruik nemen.

Tabel 15. Waterverbruik NMBS-ateliers

	2006	2007	2008
Leidingwaterverbruik (m ³)	367.975	333.226	351.743
Hemelwaterverbruik (m ³)	13.695	16.667	23.321
Grondwater	12.254	6.435	9.347
Totaal (m ³)	393.924	356.328	384.411
% Hemelwatergebruik	3%	5%	6%



5.11. Afval

Afvalstromen komen vrij in de ateliers en onderhoudsposten, de kantoorgebouwen, stations en bedrijfsrestaurants.

AFVAL VAN DE STATIONS EN UIT DE TREINEN

Op de NMBS-treinen zijn sinds 2007 de mobiele schoonmaakploegen "B-Clean" actief.

Alle afval van reizigers en stationsbezoekers wordt verzameld en regelmatig opgehaald door erkende afvalverwerkende bedrijven. De hoeveelheden nemen toe, de kosten blijven relatief stabiel (Tabel 16 en Tabel 17).

PILOOTPROEF GESCHEIDEN AFVALINZAMELING IN 4 STATIONS VAN DE NMBS-HOLDING

Sinds eind 2007 zijn in de 4 stations Brussel-Zuid, Oostende, Ottignies en Charleroi afvalbakken voor een gescheiden inzameling beschikbaar. Bovenaan zitten vier afzonderlijke openingen, omringd met verschillende kleuren: groen voor glasafval, blauw voor verpakkingen (blikjes, plastic flessen), geel voor papier en karton en wit voor restafval (voedingsmiddelen). Pictogrammen helpen de gebruikers.

De pilootproef is gemengd positief. Oostende haalt een voldoende scheidingspercentage. In de andere stations is dit voorlopig minder het geval en rekt de NMBS-Holding op de burgerzin van haar klanten om het scheidingspercentage te verhogen. Vooraleer deze pilootproef uitgebreid wordt tot de 11 belangrijkste stations (met name Antwerpen-Centraal, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Brussel-Zuid, Charleroi, Gent Sint-Pieters, Leuven, Liège-Guillemins, Namur, Oostende en Ottignies) wordt een nieuw type meer transparante, afvalbak aangekocht.

Deze operatie past in het proactieve beleid van de NMBS-Holding op het gebied van milieubescherming en illustreert haar ecologische bekommernis.

Tabel 16. Totaalgewicht afvalstromen per regio

Afvalstromen	2006	2007	2008
Massa Vlaanderen (ton)	2.642	2.715	2.640
Massa Brussel (ton)	1.419	955	943
Massa Wallonië (ton)	1.001	2.163	2.458
Massa Totaal (ton)	5.061	5.833	6.041

Tabel 17. Kosten afvalstromen per regio

	2006	2007	2008
In Vlaanderen (€)	454.299	568.833	437.263
In Brussel (€)	383.656	149.846	171.434
In Wallonië (€)	164.825	286.508	285.652
Totaal (€)	1.002.780	1.005.188	894.349



AFVAL VAN DE ATELIERS

In de ateliers van de NMBS en Infrabel ontstaan heel wat afvalstromen. Deze ateliers voorzien in een selectieve scheiding van afvalstromen, overeenkomstig de wettelijke voorschriften van de drie Gewesten. Naast de klassieke fracties betreft het afvaloliën, met olie besmeurde materialen, batterijen, metalen, hout, solventen, enz. Alle afval wordt opgehaald door erkende ophalers. Sommige materialen zoals ijzerschroot en koper of aluminium, afvalolie, lood-batterijen hebben bij het ophalen een positieve economische waarde, andere vertegenwoordigen een kost (Tabel 18).

Tabel 18. Afvalstromen NMBS- en Infrabel-ateliers

		Hoeveelheid (ton)	Kosten (€)	Opbrengst (€)
2006	Direct economisch valoriseerbaar	3.755		923.924
	Ander	5.746	554.356	
2007	Direct economisch valoriseerbaar	3.287		856.720
	Ander	9.516	608.736	
2008	Direct economisch valoriseerbaar	3.347		950.666
	Ander	8.885	663.287	



AFVAL VAN DE KANTOORGEBOUWEN

De meeste kantoorgebouwen van de NMBS-Groep bevinden zich in Brussel. Op dit moment beschikken we niet over afvalcijfers voor de kantoorgebouwen. Alhoewel dit geen wettelijke vereiste is in Brussel, wordt op de meeste plaatsen het kantoorafval selectief ingezameld.

AFVAL UIT DE BEDRIJFSRESTAURANTS

De NMBS-Groep omvat 22 bedrijfsrestaurants. Er zijn geen afvalgegevens beschikbaar, noch wordt voorzien in afvalscheiding.



5.12. Bodem

In 2010 vieren we 175 jaar spoorwegactiviteit in België. Dit betekent dat vele terreinen al meer dan een eeuw voor spoorwegexploitatie en aanverwante activiteiten gebruikt werden of worden. Wat 150, 100 of 50 jaar geleden als normale praktijk werd aanvaard, heeft vandaag sporen achtergelaten in de bodem van de terreinen van de NMBS-Groep. Het betreft niet alleen verontreinigingen door spoorwegactiviteiten zoals ateliers of tankstations voor locomotieven, maar ook deze door het gebruik van spoorwegterreinen door schroothandelaars, brandstofverdelers of voor andere industriële activiteiten.

Heel wat terreinen die geen toekomst meer hebben voor het vervoer per spoor worden verkocht en krijgen een nieuwe bestemming als woongebied, park of industriegebied. Deze herbestemming of de uitvoering van nieuwe projecten leiden tot sanering van terreinen.

De laatste 10 jaar werd ca. 32 miljoen EUR besteed aan onderzoek en bodemsanering. In 2008 werd in totaal 1,4 miljoen EUR besteed voor werven te Merelbeke, Kortrijk, Antwerpen, Gent-Sint-Pieters, Brugge, Leuven, Brussel en Stockem (Tabel 19).

	2006	2007 ♦	2008 ♦
Kosten bodemsanering (€)	8.018.698	1.965.449	1.377.242

BODEMSANERING ANTWERPEN-DAM

De sanering van het voormalige goederenstation en locomotievenwerkplaats Antwerpen-Dam werd in 2008 afgesloten. Ze kostte 8,4 miljoen EUR. Na sanering legt de Stad Antwerpen een park aan. De oude locomotievenloods, nu gebruikt voor sport- en recreatieactiviteiten, getuigt van het spoorwegverleden.



6

Het spoor



6.1. Exploitatieveiligheid

Om het veiligheidsniveau op het spoorwegnet op peil te houden en te verbeteren, ontwikkelde Infrabel een veiligheidsbeheersysteem. Dit systeem wil alle ongevallen en incidenten melden, onderzoeken en analyseren.



6.2. Biodiversiteit

Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. Dit netwerk vormt de hoeksteen van het beleid van de Europese Unie voor het behoud en herstel van de biodiversiteit. Het netwerk omvat alle gebieden die zijn beschermd op grond van de Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992). In die gebieden, "speciale beschermingszones" of "vogel- en habitatrichtlijn-gebieden" genoemd, dienen maatregelen genomen en randvoorwaarden gesteld om de aanwezige soorten en habitattypen te behouden of hun toestand te verbeteren.

In 2008 bracht de NMBS-Groep de spoorweglijnen in kaart die grenzen aan of lopen langs dergelijke Natura 2000-gebieden. Het betreft in totaal 326,8 km spoorweg over het volledige Belgische grondgebied. In geval van werken in of in de buurt van deze gebieden wordt gewerkt in overleg met de beheerders.

Onderzoek heeft uitgewezen dat de Vlaamse spoorwegbermen een belangrijk toevluchtsoord zijn voor bedreigde planten en dieren. De spoorwegbermen vormen een aaneengesloten netwerk dat natuur- en bosgebieden verbindt. Planten en dieren gebruiken deze verbindingen om zich van het ene gebied naar het andere te verplaatsen.

ONTSNIJPERINGSMAATREGELEN IN HET KADER VAN DE AANLEG VAN DE HOGESNELHEIDSLIJN 4 TUSSEN BRUSSEL EN AMSTERDAM

Ter gelegenheid van de werken aan de hogesnelheidslijn 4 werd in 2002 een overeenkomst met concrete ontsnipperingsmaatregelen afgesloten tussen het Vlaams Gewest en de toenmalige NMBS. Het gaat om de aanleg van ecotunnels en ecoduikers, om zodoende passagemogelijkheden te creëren voor diverse diersoorten onder of boven de E19 en de HSL.

Daarnaast is er ook nog het landschappelijk element. Ecologisch beheerde spoorwegbermen zijn niet alleen van belang voor fauna en flora, ze vormen ook een aantrekkelijk landschapselement. Daar waar de veiligheid en de vrijwaring van de regelmaat van de treinen het toelaten, kiest Infrabel dan ook voor een bermbeheer dat rekening houdt met de ecologische en esthetische waarden van de taluds. Op die manier kan de biodiversiteit op zijn minst in stand gehouden en in het beste geval vergroot worden.

VIER PROJECTEN VAN ECOLOGISCH BERMBEHEER

Infrabel werkt voor vier projecten van ecologisch bermbeheer samen met de natuurvereniging vzw Natuurpunt. Voor elk project is een contract voor acht jaar gesloten. Infrabel staat zelf in voor het onderhoud van de randzone. Natuurpunt verzorgt het onderhoud van de struik- en corridorzone.

Tenslotte kunnen grote infrastructuurwerken ook de biodiversiteit aantasten. In dat geval voorziet Infrabel in natuurcompenserende maatregelen.



NATUURCOMPENSATIEMAATREGELEN IN HET KADER VAN DE WERKEN VOOR HET GEWESTELIJK EXPRES NET BRUSSEL (GEN)

Het Gewestelijk Expres Net Brussel (GEN) vereist een verdubbeling van het aantal sporen op de lijn 161 (Brussel-Ottignies). Omdat deze lijn door het Zoniënwoud loopt, zijn natuurcompenserende maatregelen nodig. Infrabel voorziet daarom in de aanleg van een ecoduct van 36 m breed ter hoogte van kilometerpaal 14. In oktober 2008 werd hiertoe een bouwaanvraag ingediend. In het kader van de GEN-werken op de Lijn 50A dient Infrabel terreinen in de gemeente Dilbeek te gebruiken voor het aanleggen van een derde en vierde spoor. Ter compensatie voor het mogelijke verlies aan natuurwaarde langs het baanvak Brussel Zuid - Denderleeuw, stelt Infrabel gratis andere percelen voor natuurgericht beheer ter beschikking van het Vlaams Gewest.



AANLEG VAN HET RIETVELD "RIET & WATER" OP ANTWERPEN LINKEROEVER

De Liefkenshoek Rail Link, een rechtstreekse spoorverbinding tussen de linkeroever en de rechteroever van de haven van Antwerpen, snijdt ecologisch waardevolle gebieden aan (zuidelijke Groenzone en Steenlandpolder). In de MER-studie worden compensatiemaatregelen opgelegd zoals de aanleg van een compensatienatuurgebied "Riet & Water" ten zuiden van het dorp Kallo. Infrabel staat in voor de aanleg. Nadien is het aan de overheid om daar verdere invulling aan te geven (bijvoorbeeld onder de vorm van wandelpaden). De werken zijn gestart in september 2008.

6.3. Afval

Jaarlijks worden ongeveer 300.000 dwarsliggers - de houten of betonnen balken waar de spoorstaven op zijn bevestigd - vervangen. Het betreft hoofdzakelijk houten dwarsliggers die op het einde van hun levensduur vervangen worden door betonnen. Een deel daarvan kan nog worden hergebruikt, hetzij in minder belangrijke sporen, hetzij als bouwmaterialen. De oude en niet meer herbruikbare dwarsliggers worden als afval verwijderd.

DE GROENE DWARSLIGGER

In 2008 besliste Infrabel mee te werken aan de bouw van een WKK-eenheid (Warmte Kracht Koppeling). Vanaf 2010 zal het afval van de gebruikte, met creosoot behandelde dwarsliggers eerst vermalen worden tot pellets en nadien op de site van het Infrabel-filiaal CCB te Brussel met het Xylowatt procedé op een ecologisch verantwoorde wijze verbrand worden. Dankzij 1 kg dwarsligger worden zo 1,2 kWh elektriciteit en 2,4 kWh warmte geproduceerd. Een nabijgelegen maalderij zal deze warmte gebruiken. De geproduceerde elektriciteit beantwoordt aan de "groene-stroom"- criteria waarvoor de Brusselse Overheid groenestroomcertificaten toekent.



6.4. Geluid

De maatschappelijke gevoeligheid voor (verkeers)lawaai nam de laatste decennia sterk toe. Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai heeft tot doel in Europa een gemeenschappelijke aanpak in te voeren met het oog op het vermijden, voorkomen of verminderen van schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingslawaai. Verkeersgeluid staat centraal in deze richtlijn. De aanpak van de richtlijn is gebaseerd op:

- het opmaken van geluidsbelastingkaarten volgens gemeenschappelijke methoden;
- het aannemen van actieplannen, op basis van deze geluidsbelastingkaarten en uitgaande van limieten die door de lidstaten worden bepaald;
- het voorlichten van het publiek.

De richtlijn heeft betrekking op 4 thema's: wegen, spoorwegen, luchthavens en agglomeraties.

In België horen de regionale overheden deze richtlijnen uit te voeren. In eerste fase werden geluidskaarten opgesteld langsheen de spoorlijnen met meer dan 60.000 treinpassages per jaar. Tegen 2012 moet dit herhaald worden voor alle spoorlijnen met meer dan 30.000 treinpassages per jaar. Dit betekent ongeveer 1.450 km spoorlijn of bijna het halve Infrabel-hoofdsporennet.

De NMBS-Groep stelt de gegevens omtrent de situering van deze spoorlijnen, de kenmerken van de spoorinfrastructuur en het aantal en type treinen per periode van het etmaal, ter beschikking. Voor Vlaanderen zijn de kaarten raadpleegbaar via de site <http://www.lne.be/themas/hinder-en-risicos/geluidshinder/beleid>, Voor Wallonië via de site <http://cartographie.wallonie.be/NewPortailCarto/> en voor Brussel via de site <http://www.ibgebim.be>.

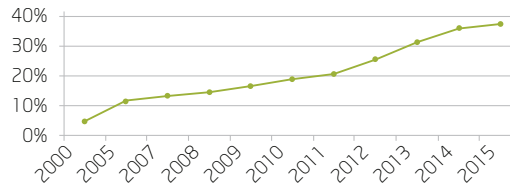
De Europese studie STAIRRS (Strategies and Tools to Assess and Implement noise Reducing measures for Railway Systems) toonde aan dat het veel kostenefficiënter is het geluid te reduceren aan de bron dan het bouwen van geluidsmuren en geluidsbermen waar spoorwegen bewoonde gebieden doorkruisen. Een belangrijke sleutel om tot een daling van het spoorverkeerslawaai te komen, ligt in het Europese beleid ten aanzien van de bron.

Nieuwe treinen moeten voortaan aan strenge geluidsnormen voldoen die van kracht werden in juli 2006. Deze geluidsnormen gelden alleen voor nieuw rollend materieel of indien bestaand materieel zo omgebouwd wordt dat een herkeuring vereist is. De geleidelijke vernieuwing van het rollend materieel en van de spoorinfrastructuur maakt het treinverkeer op termijn stiller.





percentage stille rytuigen NMBS treinen



NIEUWE TREINEN ZIJN STILLER

In 2008 werd het NMBS-voertuigenpark uitgebreid met 53 dubbeldekrijtuigen van het type M6. Alhoewel de bestelling en eerste ingebruikname van dit type dateren van vóór het in voege treden van de nieuwe geluidsnormen, voldoet het rolgeluid aan de voorziene waarde. Door de geleidelijke vernieuwing van het rollend materieel, neemt (bij gelijke snelheid) de geluidsemisatie af. In 2006 was ca 12% van het NMBS treinmateriaal voor reizigersverkeer van het stille type. Door de instroom van de bestelde 305 motorstellen van de reeks 08 die zullen gebruik worden voor het GEN (Gewestelijk Express Net rond Brussel) en de verdere ingebruikname van de dubbeldekrijtuigen van het type M6 stijgt dit percentage tot bijna 40% in 2015.

NIEUWE SPOORLIJNEN ZIJN STILLER

Daar waar Infrabel het spoorwegnet uitbreidt, worden de in het MER (MilieuEffectRapport) beschreven maatregelen genomen om het lawaai en de trillingen te reduceren. Niet alleen door betere aanlegmethoden en materialen, maar ook door het bouwen van geluidsmuren of geluidsbermen in overeenstemming met de bouwvergunning. In 2008 werden de geluidsschermen afgewerkt langsheen de spoorlijn Brussel-Leuven. Eind 2008 staan langsheen het 3.513 km lange spoorwegnet 43 km geluidsschermen en 48 km geluidsbermen.

Minder geluidshinder dankzij betonnen bruggen

Betonnen bruggen geven meer stabiliteit, vragen minder onderhoud en reduceren tezelfdertijd de geluidshinder.

Langelaste rails

Langelaste rails verminderen het lawaai en de trillingen van het spoorverkeer. Meer dan 90% van de hoofdsporen van het netwerk van Infrabel bestaat uit langelaste rails.

Onze mensen

Geldig tot : 30/07/2010

Indicator	Omschrijving	Van 01.01.2007	Over 01.01.2008	Naar 01.01.2009
LA1	Aantal personeelsleden	37.993	38.331 ♦	38.587 ♦
LA2	Aantal personeelsleden ouder dan 45 jaar	26.004	26.673 ♦	26.392 ♦
LA2	Aantal nieuwe aanwervingen	1.278	1.594 ♦	1.716 ♦
LA10	Aantal uren gevolgde opleidingen	-	-	2.576.432
LA13	Aantal vrouwen	3.143	3.317 ♦	3.542 ♦

CSR PASS



7.1. Werkgelegenheid

Met 38.587 werknemers op 1 januari 2009 is de NMBS-Groep één van de grootste werkgevers van België. De medewerkers zijn de belangrijkste troef van de NMBS-Groep om de groei van het spoor in de toekomst te garanderen.

Uit de opdeling volgens de arbeidsrelatie (Tabel 21) blijkt dat het merendeel van het spoorwagper-soneel in statutair dienstverband werkt: 97,77% van het bezoldigde personeel in 2008 is statutair, 2,23% is niet-statutair.

Deze verdeling is logisch, aangezien in de regel statutair personeel wordt aangeworven. Niet-statutair personeel komt er enkel om:

- tegemoet te komen aan buitengewone en tijdelijke personeelsbehoeften;
- taken uit te voeren die kennis of ervaring op hoog niveau vereisen;
- personeelsleden te vervangen gedurende perioden van tijdelijke, gehele of gedeeltelijke aanwezigheid;
- bijkomstige of specifieke opdrachten uit te voeren.

Van burgerlijk ingenieur over verpleger tot treinbestuurder: de NMBS-Groep beschikt over een bijzonder brede waaier van beroepen. De NMBS-Groep kan dan ook één van de meest veelzijdige ondernemingen van het land genoemd worden.

	AANTAL			VTE		
	01.01.2007	01.01.2008	01.01.2009	01.01.2007	01.01.2008	01.01.2009
NMBS-Holding	4.005	4.111	4.149	3.781	3.876	3.906
Infrabel	14.072	12.749	12.692	13.557	12.271	12.198
NMBS	19.174	20.761	21.054	18.439	19.929	20.216
Kas Geneeskundige Verzorging	154	152	157	142	140	144
Gedetacheerd bij andere organisaties	588	558	535	578	547	525
Totaal	37.993	38.331	38.587	36.496	36.763	36.990

	AANTAL			VTE		
	01.01.2007	01.01.2008	01.01.2009	01.01.2007	01.01.2008	01.01.2009
statutairen	36.706	37.393	37.727	35.257	35.857	36.153
niet-statutairen	1.287	938	860	1.240	907	836

8. Omwille van de relevantie van opdeling, worden de gegevens van deze tabel per bedrijf onderverdeeld.

De opdeling van het personeelsbestand naar beroeps-categorie op 1 januari 2009 toont de volgende top 3 van beroeps-categorieën:

- 1) Vakpersoneel⁹
- 2) Treinbestuurders
- 3) Personeel van de beweging¹⁰

De stijging in de categorieën van de oudere leeftijdsgroepen veroorzaakt de stijging in het aantal personeelsleden dat de NMBS-Groep verlaten heeft. De gemiddelde leeftijd van een personeelslid van de NMBS-Groep bedraagt eind 2008 namelijk 45 jaar en 4 maand. Meer dan 60% van het personeel is 45 jaar of ouder. Deze oudere leeftijdsgroepen verlaten de NMBS-Groep via diverse pensioenregelingen.

Tabel 22. Totaal aantal personeelsleden dat de Groep verlaten heeft, met opdeling per geslacht en per leeftijdsgroep

	MANNEN			VROUWEN			TOTAAL		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
18 - 24	23	54	74	5	7	7	28	61	81
25 - 29	53	63	67	10	22	16	63	85	83
30 - 34	37	57	59	9	15	16	46	72	75
35 - 39	23	41	49	4	7	12	27	48	61
40 - 44	28	28	30	9	8	6	37	36	36
45 - 49	148	95	119	3	13	12	151	108	131
50 - 54	263	195	234	8	9	8	271	204	242
55 - 59	391	462	521	0	2	6	391	464	527
60 - 65	105	152	176	1	6	4	106	158	180
Totaal	1.071	1.147	1.329	49	89	87	1.120	1.236	1.416

9. Verzamelnaam voor verschillende functies zoals schilder, lasser, lader, rangeerder, seingevers, ...

10. Verzamelnaam voor stationschef, onderstationschef, adjunct-stationschef, ...



De structuur van het personeelsbestand verklaart eveneens de verschillen tussen het aantal mannen versus het aantal vrouwen dat de NMBS-Groep verlaat. Het personeelsbestand van de spoorwegmaatschappij bestaat historisch uit veel meer mannen dan vrouwen (zie Tabel 23).

Het statuut van personeel, zoals overeengekomen in de Nationale Paritaire Commissie, is van toepassing op de totaliteit van het statutaire personeel. Het sociaal overleg, dat plaatsvindt in de schoot van de Nationale Paritaire Commissie, heeft eveneens betrekking op de totaliteit van het personeel.

De NMBS-Groep en de erkende vakorganisaties sloten voor de periode 2008-2010 een Protocol voor Sociaal Akkoord af. Deze overeenkomst heeft essentieel betrekking op problemen die het personeel rechtstreeks aanbelangen op vlak van werkgelegenheid, competentie management en welzijn op het werk.

De bezoldiging van het personeel binnen de NMBS-Groep volgt strikte barema's en regels die de gelijke behandeling van iedereen waarborgen, met inbegrip van gender gelijkheid. De contractuele personeelsleden vormen een uitzondering. Hier gaat het echter om een zeer kleine minderheid met een grote ervaring en expertise.

Vrouwen werken vaker deeltijds. Deeltijds werk bestaat binnen de Groep (buiten een zeer beperkt aantal contractuele personeelsleden) alleen op vrijwillige basis en in twee vormen (32 uren per week en halftijdse arbeid). Beide vormen van deeltijds werk komen ook voor in het kader van de loopbaanonderbreking (gewone gedeeltelijke loopbaanonderbreking, ouderschapsverlof, verlof voor de verzorging van een zwaar ziek gezins- of familielid en palliatief verlof). Op al deze vormen doen vrouwen meer beroep dan mannen. Dit heeft uiteraard gevolgen voor de bezoldiging, de loopbaan en het pensioen van de vrouw. Ook het feit dat mannen meer overwerk presteren, heeft een invloed op de bezoldiging.

7.2. Diversiteit

HET LABEL GELIJKHEID DIVERSITEIT

In 2006 schreef de NMBS-Groep zich in voor het proefproject 'Label Gelijkheid Diversiteit'. Het label wil de diversiteit bevorderen en stereotypen bestrijden. Het gaat over gelijke kansen tussen de seksen, maar richt zich ook naar personen van een andere afkomst, personen met een arbeidshandicap en werknemers die ouder zijn dan 50 jaar. Het pilotproject liep van september 2006 tot maart 2007.

Om aan het label te voldoen werden een aantal acties ondernomen, bijvoorbeeld gesprekken (focusgroepen) op de werkvloer en interne communicatiecampagnes over diversiteit. In 2008 werd ook gestart met een interne sensibilisatiecampagne "Gelijkheid Diversiteit". Onder het motto "verschillende mensen, hetzelfde spoor" werden op verschillende tijdstippen drie affiches verspreid die elk een ander verschilpunt illustreerden: afkomst (van hier of elders), geslacht (hij of zij) en leeftijd (20 of 3x20). Het laatste deel van de campagne bestond uit een infobrochure over het belang van diversiteit en de inspanningen van de Groep, verspreid via het personeelsblad Connect.

De NMBS-Groep zag de geleverde inspanningen in september 2008 beloond met een verlenging van het label "Gelijkheid Diversiteit" voor de periode 2008-2009.

VROUWEN

Slechts 9% van het personeel is een vrouw. Eind 2008 werkten in totaal 3.542 vrouwen bij de Groep, tegenover 35.045 mannen. De vrouwelijke vertegenwoordiging is dus erg laag, zeker in die beroepscategorieën die historisch gezien echte "mannenberoepen" zijn; in het bijzonder de technische beroepen en de handenarbeid. Lange tijd was werken bij de spoorwegen bijna uitsluitend voor mannen weggelegd. De spoorwegsector heeft traditioneel en ook internationaal een vrouwonvriendelijk imago. Het is bovendien een maatschappelijk gegeven dat weinig vrouwen afstuderen in technische studierichtingen, waardoor de mogelijke instroom van vrouwen voor de technische beroepen kleiner is.

Toch stijgt het aandeel vrouwen onder de medewerkers. Sinds 2000 kwamen er 40% vrouwelijke werknemers bij. Van alle nieuw aangeworven medewerkers waren er in 2008 18% vrouwen, tegenover 17% in 2007 en 14% in 2006. Deze stijgende trend is een direct gevolg van het diversiteitsbeleid dat de NMBS-Groep in 2006 invoerde.

Tabel 23. Aantal mannen en vrouwen per rang

	AANTAL								
	2006			2007			2008		
	man	vrouw	% vrouwen	man	vrouw	% vrouwen	man	vrouw	% vrouwen
0=	14	1	6,67	14	1	6,67	14		0
1=	75	8	9,64	70	10	12,5	72	11	13,25
2+	40	2	4,76	35	2	5,41	41	8	16,33
2=	122	13	9,63	118	14	10,61	113	11	8,87
3+	344	35	9,23	334	34	9,24	391	41	9,49
3=	1.335	289	17,8	1.484	344	18,82	1.580	383	19,51
4+	1.982	156	7,3	1.961	171	8,02	1.948	183	8,59
4=	3.152	573	15,38	3.196	586	15,49	3.352	737	18,02
5=	10.441	1.283	10,94	10.739	1.332	11,03	10.857	1.278	10,53
6=	783	20	2,49	745	19	2,49	752	19	2,46
7=	9.532	703	6,87	10.181	738	6,76	10.201	793	7,21
8=	1.635	9	0,55	1.092	6	0,55	992	9	0,9
9=	5.395	51	0,94	5.045	60	1,18	4.732	69	1,44
Totaal	34.850	3.143	8,27	35.014	3.317	8,65	35.045	3.542	9,18

De graden worden als volgt gerangschikt:

- 0 > Gedelegeerd bestuurders en directeurs-generaal
- 1, 2, hogere rang 3 > Hogere kaderleden
- 3 > Hoger onderwijs twee cycli of gelijkwaardig door interne promotie
- 4 > Hoger onderwijs één cyclus of gelijkwaardig door interne promotie
- 5 > Secundair onderwijs
- 6 > Interne promotie van personeel van rang 7
- 7 > Tweede graad secundair onderwijs
- 8 > Interne opleiding
- 9 > Geen diploma of getuigschrift

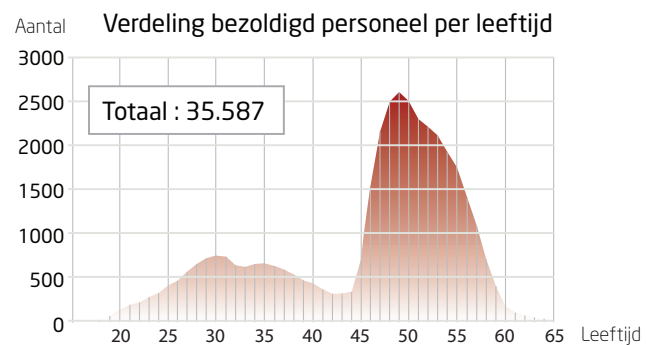
Tabel 24. Aantal mannen en vrouwen per grote beroepscategorie

	AANTAL								
	2006			2007			2008		
	man	vrouw	% vrouwen	man	vrouw	% vrouwen	man	vrouw	% vrouwen
Hogere ambtenaren	595	59	9,02	571	61	9,65	631	71	10,11
Universitair personeel	787	262	24,98	922	315	25,46	1010	350	25,74
Beweging	2956	166	5,32	3425	211	5,80	3471	230	6,21
Factage	638	35	5,20	254	17	6,27	200	18	8,26
Verkoop en verkeersinfo	1099	521	32,16	1090	516	32,13	1075	518	32,52
Administratie	1876	1153	38,07	1814	1160	39,00	1758	1197	40,51
Vertalingen	8	1	11,11	7	1	12,50	7	1	12,50
Boekhouding	198	86	30,28	196	87	30,74	185	85	31,48
Technisch tekenen	416	22	5,02	425	25	5,56	417	25	5,66
Informatica	335	59	14,97	344	50	12,69	336	51	13,18
Elektromechanica - toezicht en technici	3204	6	0,19	3362	8	0,24	3383	9	0,27
Niet-elektromechanica- toezicht en technici	1245	11	0,88	1352	10	0,73	1454	14	0,95
Planningman-voorman, bereider-tijdopnemer, naziener-schouwer	577	0	0,00	572	0	0,00	561	0	0,00
Vakpersoneel	13290	91	0,68	12946	98	0,75	12725	119	0,93
Treinbesturing	4932	62	1,24	4968	80	1,58	5038	97	1,89
Treinbegeleiding	2379	513	17,74	2400	580	19,46	2405	642	21,07
Veiligheid	305	33	9,76	357	40	10,08	377	53	12,33
Paramedisch personeel	10	63	86,30	9	58	86,57	12	62	83,78
Totaal	34850	3143	8,27	35014	3317	8,65	35045	3542	9,18

LEEFTIJD

De onderverdeling naar leeftijdsgroepen weerspiegelt opnieuw de atypische leeftijds piramide van de NMBS-Groep.

LEEFTIJDSPIRAMIDE NMBS-GROEP (01/01/2009):



Tabel 25. Verdeling personeelsbestand per leeftijdsgroep, uitgedrukt in koppen en in VTE

	AANTAL								
	2006			2007			2008		
	man	vrouw	% vrouwen	man	vrouw	% vrouwen	man	vrouw	% vrouwen
18 - 24	805	126	13,53	905	150	14,22	1.028	201	16,35
25 - 29	2.285	595	20,66	2.329	540	18,82	2.328	523	18,34
30 - 34	2.355	590	20,03	2.534	676	21,06	2.720	709	20,68
35 - 39	1.832	348	15,96	2.115	433	16,99	2.405	504	17,33
40 - 44	2.761	292	9,56	1.723	253	12,80	1.491	286	16,09
45 - 49	11.463	794	6,48	10.597	768	6,76	8.780	674	7,13
50 - 54	9.993	321	3,11	10.320	389	3,63	10.625	491	4,42
55 - 59	3.065	72	2,30	4.167	102	2,39	5.260	143	2,65
60 - 65	291	5	1,69	324	6	1,82	408	11	2,63
Totaal	34.850	3.143	8,27	35.014	3.317	8,65	35.045	3.542	9,18

EEN 'DIVERS' AANWERVINGSBELEID

Het diversiteitsbeleid van de NMBS-Groep focust zich ondermeer op de selectie en aanwerving van nieuwe medewerkers. De boodschap die de NMBS-Groep overbrengt, is dat elke job toegankelijk is voor iedereen die aan de voorwaarden voldoet ongeacht leeftijd, geslacht, afkomst, ...

Verschillende communicatiekanalen waaronder de jobsite www.despoorwegenwervenaan.be en een intensieve communicatiecampagne in de media verspreiden de boodschap.

Affiches werken in op de arbeidsmarkt. Het beeld van de aanwervingcampagne is duidelijk divers ook in de aangeboden getuigenissen en door de aanwezigheid van het label Gelijkheid Diversiteit.

In het weekblad Flair werden getuigenissen en glossy foto's van vrouwelijke NMBS-medewerkers gepubliceerd. De rekruteringsstand van de NMBS-Groep was ook aanwezig tijdens de Flair Shoppingday in het Wijnegem Shopping Center. De Groep nam van bij de start in 2007 deel aan Kif Kif, de allereerste interculturele jobbeurs.



ALLOCHTONEN

De NMBS-Groep ondervindt, net zoals andere bedrijven, een dubbel probleem bij het in beeld brengen van het aantal allochtone medewerkers: wat is de definitie van "allochtoon" en hoe daaromtrent gegevens verzamelen zonder de wet op de privacy te schenden?

Hoewel het dus moeilijk is om een geloofwaardige schatting te maken, kan met zekerheid gezegd worden dat de instroom van allochtonen momenteel zeer laag is. De historische verklaring hiervoor is dat tot voor kort enkel kandidaten met de Belgische nationaliteit toegang hadden tot statutaire betrekkingen. Nu staan de statutaire betrekkingen open voor burgers van de Europese Economische Ruimte en Zwitserland. Voor niet-statutairen is er geen nationaliteitsbeperking.

Eind 2008 waren er ongeveer 160 personeelsleden die niet de Belgische nationaliteit hebben, waarvan bijna 10% vrouwen.



ANDERSVALIDEN

Mensen die wegens medische redenen hun normale functies niet meer kunnen uitoefenen, kunnen toch binnen de NMBS-Groep tewerkgesteld blijven dankzij het stelsel van wederbenutting en herklassering van personeelsleden met verminderde geschiktheid.

Ze worden dan ongeschikt verklaard voor de uitoefening van hun normale functies en dit tijdelijk of definitief. Het personeelslid heeft vervolgens de mogelijkheid in te stemmen met een wedertewerking, waarna – in afwachting van de herklassering – een gepaste tewerking wordt gezocht. Bij de herklassering krijgt de bediende een vacante post in een graad toegewezen die hij, rekening houdend met zijn resterende fysieke capaciteiten, kan uitoefenen.

Het reglement voorziet dat binnen elke entiteit van de NMBS-Groep minstens 1,25% van de betrekkingen van het kader voorbehouden wordt voor de herklassering van personeelsleden.

Tabel 26. Personeelsleden die medisch ongeschikt verklaard werden voor hun normale functies

	2006	2007	2008
Totaal aantal volledig en definitief ongeschikt verklaarden	520	366	452
Aantal hiervan die de wederopleiding aanvaardden	153 (29%)	120 (33%)	120 (27%)
Aantal hiervan die de wederopleiding niet aanvaardden	367 (71%)	246 (67%)	332 (73%)

Daarnaast wordt ook onderzocht in welke betrekkingen kandidaten met een bepaalde handicap kunnen worden aangeworven, zonder dat het bestaande stelsel van wederbenutting en herklassering van personeelsleden met verminderde geschiktheid wordt gehypothekeerd.

De integratie van personen met een handicap in functies waar zij een mogelijke meerwaarde voor de dienstverlening kunnen betekenen is een ander aandachtspunt, voorbeelden zijn de verbetering van de toegankelijkheid van de stations en treinen voor personen met beperkte mobiliteit of de dienstverlening door bijvoorbeeld slechtzienden of blinden te werk te stellen in de Call Centers. De mogelijkheden om de ervaring en expertise van mensen met een handicap ten volle te benutten en de aanpassingen aan de infrastructuur en het materiaal die hiervoor noodzakelijk zijn, worden nog verder onderzocht.

SAMENSTELLING VAN DE BESTUURSORGANEN

De NMBS-Holding, NMBS en Infrabel hebben elk een eigen Raad van Bestuur en Directiecomité. Een geconsolideerde onderverdeling van deze bestuursorganen naar geslacht geeft volgende cijfers:

Raden van Bestuur: 12 mannen – 10 vrouwen

Directiecomité: 13 mannen – 0 vrouwen

Met de vertegenwoordiging van vrouwen in de Raad van Bestuur conformeert de NMBS-Groep zich aan de wettelijke bepaling die stelt dat ten minste een derde van de leden van de Raad van Bestuur van het andere geslacht moet zijn¹¹.

Tabel 27. Onderverdeling bestuursorganen naar leeftijdsgroep

Leeftijd	RADEN VAN BESTUUR	DIRECTIECOMITÉS
35 - 39	3	0
40 - 44	3	2
45 - 49	4	0
50 - 54	1	3
55 - 59	4	3
60 - 64	5	5
65 - 69	2	0

11. Artikel 162 bis § 1 van de wet van 21 maart 1991.

7.3. Veiligheid en gezondheid

De NMBS-Groep vergroot het welzijn van haar personeelsleden door maatregelen te nemen op 7 domeinen:

1. arbeidsveiligheid;
2. de bescherming van de gezondheid van de werknemer;
3. de psychosociale belasting veroorzaakt door het werk waaronder geweld, pesterijen en ongewenst seksueel gedrag;
4. de ergonomie;
5. de arbeidshygiëne;
6. de verfraaiing van de arbeidsplaatsen;
7. de maatregelen betreffende leefmilieu voor zover zij betrekking hebben op de voorgaande domeinen.

Het paritair overleg over het welzijn op het werk is toevertrouwd aan de Nationale Commissie Preventie en Bescherming op het Werk (NCPBW) en haar structuur PBW (Preventie en Bescherming op het Werk). Deze structuur PBW bestaat uit 67 comités en 36 subcomités die geografisch en volgens de technische activiteiten verspreid zijn over gans België waarin al het personeel van de NMBS-Groep wordt vertegenwoordigd. Deze (sub) comités vergaderen op geregelde tijdstippen in paritair overleg met vertegenwoordiging van de hiërarchische lijn en vakbonden.

7.4. Opleiding en competentieontwikkeling

Tabel 28. Opleidingskosten van het personeel (in miljoen €) en in % van totale loonmassa

Jaar	OPLEIDINGSKOSTEN	% VAN DE LOONMASSA
2006	81,77 miljoen €	4,45%
2007	109,79 miljoen €	5,87%
2008	118,57 miljoen €	6,04%

Tabel 29. Aantal gevolgde opleidingsuren in 2008 (aantal uren opleiding per categorie van personeel)

Medewerkerscategorie	AANTAL OPLEIDINGSUREN
Mannen statutair	2.410.781
Vrouwen statutair	136.035
Mannen niet-statutair	24.395
Vrouwen niet-statutair	5.221
Totaal	2.576.432

Tabel 30. Aantal gevolgde mandagen opleiding in 2008 (aantal dagen per type opleiding)

Type opleiding	AANTAL MANDAGEN
Wettelijke opleiding inzake arbeidsveiligheid	3.693
Basisvakopleiding	163.871
Permanente opleiding	45.748
Aanvullende opleiding	87.887
Verplichte taalopleiding	8.083
Vervolmakinopleiding	1.771
Opleiding voor integratie in de NMBS-Groep	975
Herkwalificatieopleiding	1.892
Opleiding ter voorbereiding van de proeven	182
Bureautica-opleiding	540
Facultatieve taalopleiding	639
Opleiding managementontwikkeling	1.774
Totaal	317.055



OPLEIDING EN LEVENSLANG LEREN

Om het hoofd te kunnen bieden aan de uitdagingen van vandaag en morgen, heeft de Groep bekwaam en goed opgeleid personeel nodig. Daarom investeert de NMBS-Groep in de opleiding van haar medewerkers. Voor nieuwe personeelsleden met een typisch spoorwegberoep zoals treinbestuurder, treinbegeleider, onderstationschef,... begint het uiteraard met een verplichte basisopleiding. Maar ook voor wie al langer bij de Groep werkt, bestaan er verschillende soorten al dan niet verplichte opleidingen. Een greep uit het aanbod:

- bijkomende of permanente opleidingen;
- taalopleidingen;
- opleidingen in het kader van overgangsproeven en bevorderingsexamens;
- managementopleidingen (gebaseerd op het competentiewoordenboek van de NMBS-Groep) en ontwikkelings-trajecten op maat van specifieke groepen;
- opleidingen "leren leren";
- opleidingen voor opleiders, coachen en mentoren;
- projecten in verband met knowledge management;
- enz.

Een bijzondere rol hierbij is weggelegd voor Train@Rail, het opleidingscentrum van de NMBS-Groep. Naast een uitgebreid aanbod van eigen opleidingen zorgt Train@Rail ook voor inhoudelijke, pedagogische, organisatorische en logistieke ondersteuning.



De NMBS-Groep startte in 2005 het performance management programma "feedback" op. In de beginfase nam enkel het topmanagement deel aan het programma, maar de doelgroep breidt jaar na jaar uit.

Totaal aantal betrokken medewerkers (2008): 552.

Percentage betrokken medewerkers (2008): 1%¹².

Het "feedback"-programma van de NMBS-Groep omvat twee vaste onderdelen: de continue dialoog en de jaarlijkse dialoog. De continue dialoog is de ondersteuning die de leidinggevende aan zijn medewerkers geeft teneinde de overeengekomen objectieven op te volgen en te realiseren. Indien nodig wordt deze dialoog via een opvolgingsgesprek geformaliseerd.

Daarnaast wordt er minimum één formeel gesprek per jaar ingelast, waarin de realisatie van de objectieven van de afgelopen periode worden geapprecieerd. De werkelijke waarden van de overeengekomen meetindicatoren worden ten opzichte van de (vorig jaar) vooropgestelde doelwaarden geplaatst en geëvalueerd. De graad van tevredenheid betreffende de realisatie van de objectieven wordt vastgelegd en uitgesproken. Daarnaast worden de objectieven voor de komende periode vastgelegd. De leidinggevende heeft dan samen met de betrokkene als taak om de objectieven, de indicatoren en hun doelwaarden te identificeren en vast te leggen. Daarbij is het van belang om de nodige verbanden tussen de professionele en persoonlijke objectieven te leggen.

12. Uitgaande van 38.587 (koppen) medewerkers.

8

Onze stakeholders



De drie maatschappijen van de NMBS-Groep evolueren in een complexe omgeving, met veel actoren met verschillende belangen. Ze moeten zich dan ook permanent aanpassen en mee-evolueren met al hun partners. De NMBS-Groep ziet deze uitdaging als een opportuniteit, want een onderneming met een open geest en een luisterend oor voor haar klanten en stakeholders is een sterke en legitieme onderneming.



8.1. Klanten

De drie entiteiten van de NMBS-Groep onderhouden een nauwe en constante dialoog met hun klanten om hen een performante dienstverlening te bieden die aan hun verwachtingen tegemoetkomt. Deze klanten zijn:

- de reizigers en de klanten voor het goederenvervoer;
- de spoorwegoperatoren voor reizigers- en goederenvervoer die op het Belgische spoorweganet rijden;
- de industriële en andere verladers die aangesloten zijn op het spoornet;
- de bezoekers van de stations.

DUURZAME MOBILITEITSOPLOSSINGEN VOOR BEDRIJVEN

De business-to-businessmarkt in het reizigersverkeer kreeg vroeger zeker niet de aandacht van de individuele reizigersmarkt, al was de NMBS vanaf 2000 actief met het uitwerken van een strategische aanpak.

De derdebetalersovereenkomst maakt daarbij een einde aan de administratieve rompslomp rond de terugbetaling van de werkgeversbijdrage. De verrekening gebeurt rechtstreeks met NMBS en niet via een terugbetaling op de loonfiches. De werknemer betaalt enkel zijn gedeelte of helemaal niets als de werkgever voor de gratis-formule kiest. Dit gratis woon-werkverkeer is ongetwijfeld één van de sterkste formules. Deze formule geeft werkgevers de mogelijkheid hun werknemers een gratis treinkaart (abonnement) aan te bieden. De werkgever zelf betaalt 80% van de kostprijs, de overheid betaalt de resterende 20%.

Een ander product dat het de werkgever en werknemer gemakkelijk maakt is Contractual Ticket on line. Dat is een internetdienst waarbij de werkgever zelf biljetten kan kopen en afdrucken voor zijn werknemers of klanten.

Mobilpol is dan weer een softwaretool die bedrijven de mogelijkheid biedt een mobiliteitsanalyse te doen. De resultaten geven de bedrijven een overzicht van de verplaatsingen, ongeacht het gekozen vervoermiddel, wat hen ondersteunt bij het uitwerken van een mobiliteitsplan (wettelijk verplicht voor ondernemingen vanaf 100 werknemers).

EEN DIGITAAL TREINBIJET VIA DE ELEKTRONISCHE IDENTITEITSKAART (EID)

Vanaf juni 2009 biedt de NMBS haar reizigers ook de mogelijkheid hun elektronische identiteitskaart te gebruiken als vervoerbewijs. Het systeem, een Europese primeur trouwens, is milieuvriendelijk omdat het biljet niet meer hoeft te worden uitgeprint. De reiziger koopt een biljet via de NMBS-website en dit wordt automatisch naar de eID gestuurd. In de trein scant de treinbegeleider de identiteitskaart van de reiziger. De treinbegeleider kan zo het vervoerbewijs in elektronische vorm aflezen. In de toekomst zal de NMBS dit systeem, dat voorlopig enkel van toepassing is op biljetten, ook uitbreiden naar de treinkaarten.

8.2. Onze medewerkers

De NMBS-Groep moet haar succes bouwen op de bekwaamheid en het talent van haar medewerkers. Ze wil de verdere ontwikkeling van hun activiteiten ondersteunen door een dynamisch personeelsbeleid en een open sociale dialoog.

PROTOCOL VAN SOCIAAL AKKOORD

Regelmatig worden collectieve sectorale overeenkomsten onderhandeld tussen de NMBS-Groep en de erkende vakbondsorganisaties. Deze overeenkomsten hebben in essentie betrekking op problemen die het personeel rechtstreeks aanbelangen. Zij hebben de vorm van een protocol van sociaal akkoord en dekken in het algemeen een bepaalde periode.

PARITAIRE ORGANEN

Het overleg met het personeel verloopt voornamelijk in de volgende paritaire organen :

- de Nationale Paritaire Commissie, de Gewestelijke Paritaire Commissies, de Nationale Paritaire Subcommissie;
- de Nationale Raad voor de Opleiding;
- de Paritaire Overlegcomités;
- het Nationaal Comité van de Sociale Werken, het Nationaal Subcomité en de Gewestelijke Comités van de Sociale Werken.

In de paritaire organen bevinden zich een aantal vertegenwoordigers van de betrokken onderneming en van de erkende syndicale organisaties.

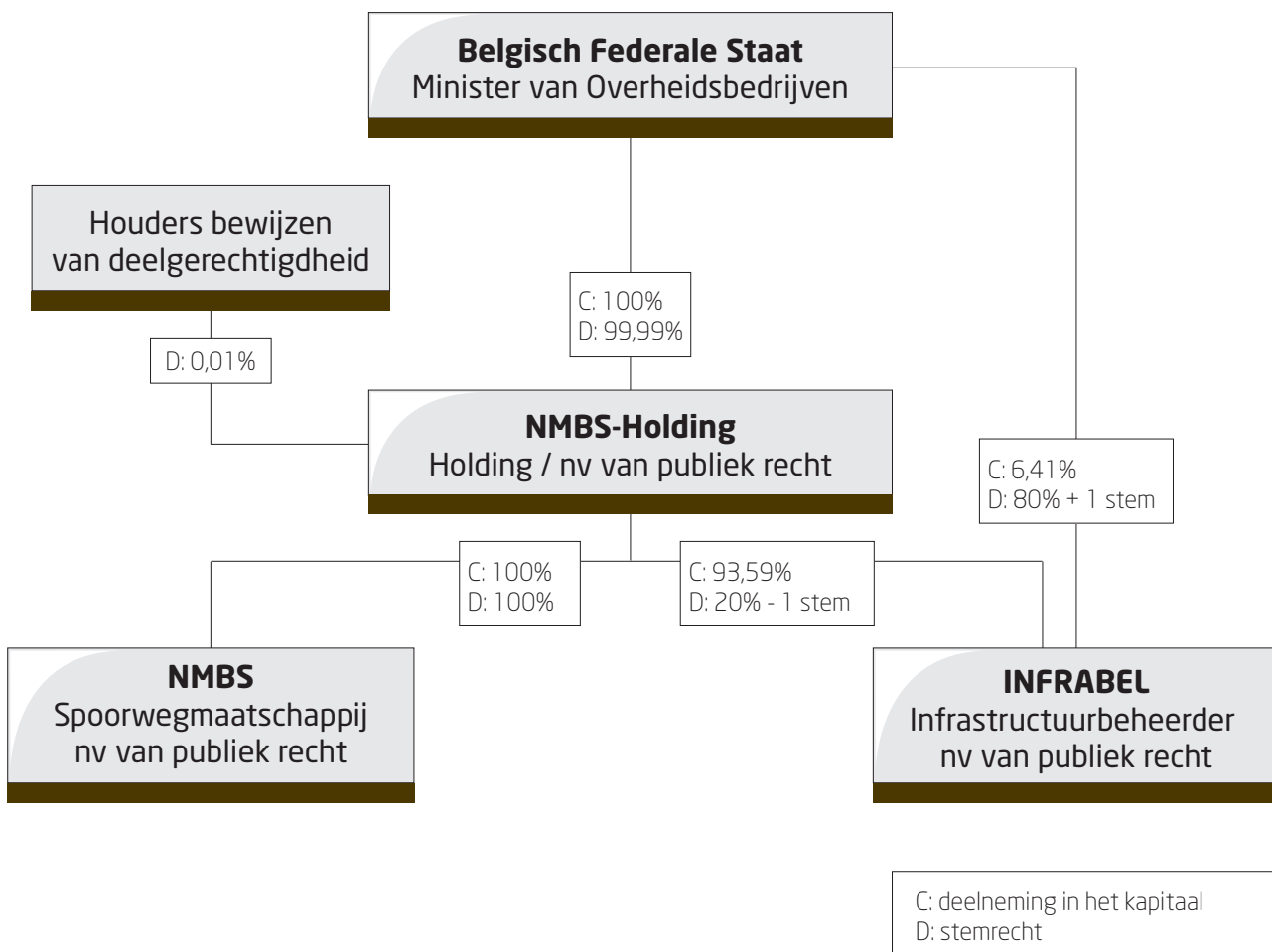
MIJN OPINIE

Onder de naam "Mijn opinie" organiseerde de NMBS-Groep midden oktober 2008 voor het eerst een grootschalige medewerkersenquête, die peilde naar twee factoren: tevredenheid over en welzijn op het werk. 42% van het personeelsbestand heeft de vragenlijst ingevuld.

De NMBS-Groep krijgt een algemene tevredenheidsscore van 6,21 op 10. De indicatoren Motivatie & Betrokkenheid en Jobinhoud dragen veel bij tot de algemene tevredenheid. De indicator Beleid & Verandering scoort minder goed.

De komende maanden worden de resultaten verder geanalyseerd en verbeterpunten geïdentificeerd. De NMBS-Groep wil ook passende maatregelen uitwerken om de tevredenheid van haar personeel te verbeteren.

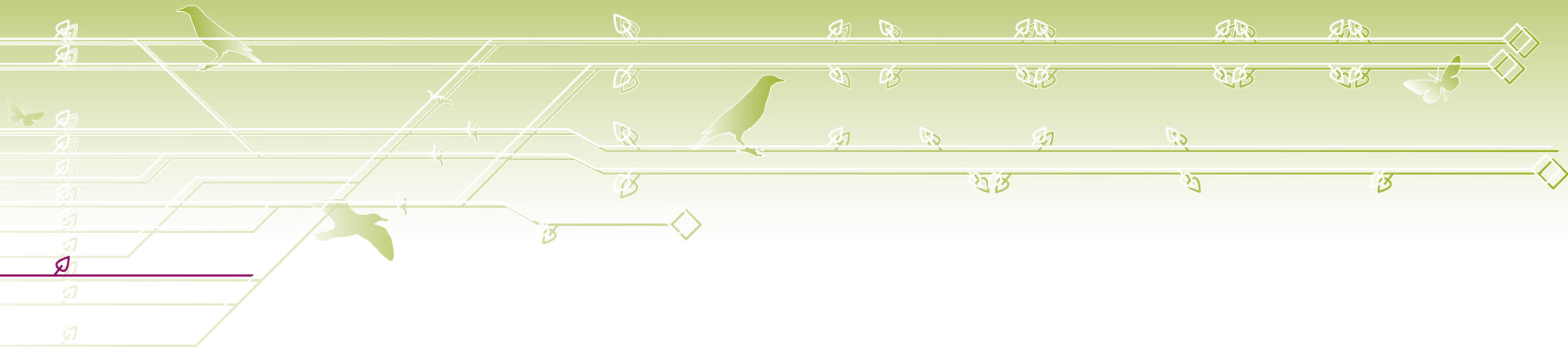
8.3. Aandeelhouders



De drie bedrijven worden ieder geleid door een Raad van Bestuur.

De samenstelling en werking van de Raden van Bestuur en de comités worden toegelicht in de jaarverslagen van de drie bedrijven (www.nmbs.be, www.nmbs-holding.be, www.infrabel.be).

De drie bedrijven van de NMBS-Groep staan onder toezicht van de minister bevoegd voor overheidsbedrijven. Dit toezicht wordt voor elk van de drie bedrijven uitgeoefend door een regeringscommissaris. Deze wordt uitgenodigd op alle vergaderingen van de Raad van Bestuur en het Directiecomité en heeft er een raadgevende stem. De regeringscommissaris ziet toe op de naleving van de wet, de statuten en het beheerscontract.



8.4. De Europese instellingen en het Europese Spoorwegagentschap, de voogdijoverheid, de onderzoeks- en regelgevende organen en de veiligheidsinstantie, de gewestelijke overheden en de lokale besturen

- De Europese instellingen (Raad, Commissie, Parlement en Hof van Justitie) en het Europese Spoorwegagentschap zijn betrokken in het proces voor de goedkeuring van richtlijnen, verordeningen, beslissingen en de Technische Specificaties Interoperabiliteit (TSI's).
- De voogdijoverheid is federaal (de bevoegde Minister en Staatssecretaris en de FOD Mobiliteit en Vervoer).
- De onderzoeks- en regelgevende organen en de veiligheidsinstantie zijn instanties die werden opgericht in het kader van de omzetting van de Europese richtlijnen in Belgisch recht: het betreft de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de luchthaven Brussel-Nationaal (DRSV), de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS), en het onderzoeksorgaan.
- De gewestelijke overheden zijn de gewestregeringen en gewestelijke ministeries en administraties: MOW (Mobiliteit en Openbare Werken)/ LNE (Leefmilieu, Natuur en Energie) in Vlaanderen, MET (Ministère de l'Équipement et des Transports) in Wallonië, BUV (Bestuur Uitrusting en Vervoer) van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en de gewestelijke vervoermaatschappijen: VVM-De Lijn, SRWT-TEC, MIVB. Er moet oog zijn voor de afstemming van de noden en behoeften van de Gewesten en die van de NMBS-Groep. De Gewesten worden meer bepaald geraadpleegd bij de uitwerking van het meerjareninvesteringsplan in het kader van de institutionele overlegmechanismen tussen de Federale Staat en de deelstaten.
- Er wordt ook rekening gehouden met de lokale besturen (provincies, gemeenten, ...), vooral voor milieuzaken en bouwvergunningen.



8.5. De werkgeversorganisaties

Het VBO (Verbond van Belgische Ondernemingen), het VOKA-VEV (representatieve werkgeversorganisatie in Vlaanderen, alliantie tussen het voormalige VEV en de Kamers van Koophandel in Vlaanderen), de UWE (Union Wallonne des Entreprises) en het BECI (Brussels Enterprises Commerce and Industry) kunnen verzoeken aan de NMBS-Groep richten. Zij tracht met hun voorstellen rekening te houden voor zover deze in lijn zijn met haar strategie.

8.6. De ombudsdienst, het Raadgevend Comité van de Gebruikers en de andere representatieve reizigersorganisaties

De reizigers kunnen een beroep doen op de Ombudsman bij de NMBS-Groep en op het Raadgevend Comité van de Gebruikers (RCCG). Het beleid van de onderneming houdt ook rekening met andere reizigers- of consumentenorganisaties.

8.7. De leveranciers

Elk van de drie bedrijven van de NMBS-Groep heeft een groot aantal leveranciers. In dit verband is het van belang dat de concurrentie speelt om de aankopen te optimaliseren binnen het kader van de wet op de overheidsopdrachten.

8.8. De media

Elk van de drie bedrijven van de NMBS-Groep voert een eigen communicatiebeleid voor wat zijn eigen domein betreft. Voor onderwerpen die de hele Groep aanbelangen coördineert de NMBS-Holding.

8.9. De representatieve werknemersorganisaties

De NMBS-Groep informeert geregeld de representatieve werknemersorganisaties over de ontwikkeling van de onderneming.

8.10. De omwonenden

De omwonenden spelen een rol, o.m. in het kader van de procedures voor het verkrijgen van stedenbouwkundige vergunningen.

8.11. De burgers en de niet-gouvernementele organisaties

Elk van de drie bedrijven van de NMBS-Groep wil bijdragen tot het creëren van een gunstig klimaat voor de lokale en duurzame ontwikkeling in België.

GRI-Inhoudsopgave

De NMBS-Groep heeft dit eerste duurzaamheidsverslag opgesteld in overeenstemming met het Global Reporting Initiative (GRI), volgens het toepassingsniveau C.

De indicatoren die in de tekst gemerkt zijn met het rhombus symbool ♦ werden door PricewaterhouseCoopers Bedrijfsrevisoren nagezien. Voor de conclusies van dit nazicht verwijzen wij naar hun rapport achteraan dit duurzaamheidsverslag.

STANDAARD INFORMATIEVOORZIENING DEEL I: Profiel		
1. Strategie en Analyse		
§	OMSCHRIJVING	REFERENTIE
1.1	Een verklaring van raad van bestuur over relevantie van duurzame ontwikkeling voor de organisatie en haar strategie.	1
2. Organisatieprofiel		
§	OMSCHRIJVING	REFERENTIE
2.1	Naam van de organisatie.	1
2.2	Voornaamste merken, producten en/of diensten.	2.3
2.3	Operationele structuur van de organisatie, met inbegrip van divisies, dochterondernemingen en samenwerkingsverbanden.	2.3
2.4	Locatie van het hoofdkantoor van de organisatie	10.1
2.5	Het aantal landen waar de organisatie actief is (met relevantie voor de duurzaamheidskwesties).	10.1
2.6	Eigendomsstructuur en de rechtsvorm.	2.3
2.7	Afzetmarkten (geografische verdeling, sectoren en soorten klanten).	2.3
2.8	Omvang van de verslaggevende organisatie.	2.1
2.9	Significante veranderingen tijdens de verslagperiode wat betreft omvang, structuur of eigendom.	2.3
2.10	Onderscheidingen die tijdens de verslagperiode werden toegekend.	2.4



3. Verslagparameters

§	OMSCHRIJVING	REFERENTIE
3.1	Verslagperiode waarop de verstrekte informatie betrekking heeft.	10.2
3.3	Verslaggevingscyclus (jaarlijks, tweejaarlijks, etc.)	10.2
3.4	Contactpunt voor vragen over het verslag of de inhoud ervan.	10.3
3.5	Proces voor het bepalen van de inhoud van het verslag, met inbegrip van: relevantie, materialiteit en stakeholders.	2.2 en 8
3.6	Afbakening van het verslag.	10.1
3.7	Specifieke beperkingen voor de reikwijdte of afbakening van het verslag.	10.1
3.8	Basis voor verslaggeving over samenwerkingsverbanden, dochterondernemingen in gedeeltelijke eigendom, gehuurde faciliteiten, uitbestede activiteiten of andere entiteiten.	10.1
3.10	Uitleg over de gevolgen van eventuele herformuleringen van eerder verstrekte informatie	Niet van toepassing; eerste verslag
3.11	Significante veranderingen ten opzichte van vorige verslagperiodes ten aanzien van reikwijdte, afbakening of meetmethoden van het verslag	Niet van toepassing; eerste verslag
3.12	Inhoudsopgave	9

4. Bestuur, verplichtingen en betrokkenheid

§	OMSCHRIJVING	REFERENTIE
4.1	De bestuursstructuur van de organisatie, met inbegrip van commissies die vallen onder het hoogste bestuurslichaam.	8.3
4.2	Geef aan of de voorzitter van het hoogste bestuurslichaam eveneens een leidinggevende functie heeft.	8.3
4.3	Voor organisaties met een enkelvoudige bestuursstructuur: vermeld het aantal onafhankelijke en/of niet-leidinggevende leden van het hoogste bestuurslichaam.	8.3
4.4	Overlegorganen voor aandeelhouders en medewerkers voor aanbevelingen of medezeggenschap op het hoogste bestuurslichaam.	8.2 en 8.3
4.14	Lijst van relevante groepen belanghebbenden voor de organisatie.	8
4.15	Basis voor inventarisatie en selectie van stakeholders.	8

STANDAARD INFORMATIEVOORZIENING DEEL III: Prestatie-indicatoren

Economisch

§	OMSCHRIJVING	REFERENTIE
EC1	Directe economische waarden die zijn gegenereerd en gedistribueerd, waaronder inkomsten, operationele kosten, personeelsvergoedingen, donaties en overige maatschappelijke investeringen, ingehouden winst en betalingen aan kapitaalverstrekkers en overheden.	3.2
EC4	Significante financiële steun van de overheid.	3.3
EC8	Ontwikkeling en gevolgen van investeringen in infrastructuur en diensten die voornamelijk ten behoeve van het algemeen nut worden geboden door middel van verplichtingen van commerciële aard, dan wel in natura of pro bono.	3.1 en 5.5



Milieu		
INDICATOR	OMSCHRIJVING	REFERENTIE
EN3	Direct energieverbruik door primaire energiebron.	4.5 en 5.7
EN4	Indirect energieverbruik door primaire bron.	4.5 en 5.7
EN5	Energie die bespaard is door besparingen en efficiëntieverbeteringen.	4.7 en 5.9
EN6	Initiatieven ten behoeve van energie-efficiëntie of op duurzame energie gebaseerde producten en diensten, evenals verlagingen van de energie-eisen als resultaat van deze initiatieven.	4.7 en 5.9
EN7	Initiatieven ter verlaging van het indirecte energieverbruik en reeds gerealiseerde verlaging.	4.7 en 5.9
EN8	Totale wateronttrekking per bron.	5.10
EN10	Percentage en totaal volume van gerecycleerd en hergebruikt water.	5.10
EN11	Locatie en oppervlakte van het land dat eigendom is, gehuurd wordt, beheerd wordt in of grenst aan beschermde gebieden en gebieden met een hoge biodiversiteitswaarde buiten beschermde gebieden.	6.2
EN12	Beschrijving van significante gevolgen van activiteiten, producten en diensten op de biodiversiteit in beschermde gebieden en gebieden met een hoge biodiversiteitswaarde buiten beschermde gebieden.	6.2
EN13	Beschermde of herstelde habitats	6.2
EN14	Strategieën, huidige maatregelen en toekomstige plannen voor het beheersen van de gevolgen van de biodiversiteit.	6.2
EN16	Totale directe en indirecte emissie van broeikasgassen naar gewicht.	4.6 en 5.8



Milieu		
INDICATOR	OMSCHRIJVING	REFERENTIE
EN18	Initiatieven ter verlaging van de emissie van broeikasgassen en gerealiseerde verlagingen.	4.6
EN22	Totaalgewicht afval naar type en verwijderingsmethode.	5.11 en 6.3
EN26	Initiatieven ter compensatie van de milieugevolgen van producten en diensten en de omvang van deze compensatie.	4.6 en 6.2
EN30	Totale uitgaven aan en investeringen in milieubescherming naar type.	5.12

Sociaal: Maatschappelijke indicatoren		
INDICATOR	OMSCHRIJVING	REFERENTIE
S01	Aard, reikwijdte en effectiviteit van alle programma's en methoden die de effecten van de activiteiten op gemeenschappen bepalen en beheren, waaronder vestiging, activiteiten en vertrek.	5.1
S05	Standpunten betreffende publiek beleid en deelname aan de ontwikkeling ervan, evenals lobbyen.	2.2

Sociaal: Productverantwoordelijkheid		
INDICATOR	OMSCHRIJVING	REFERENTIE
PR5	Beleid ten aanzien van klanttevredenheid, met inbegrip van resultaten van onderzoeken naar klanttevredenheid.	4.1



Sociaal: Arbeidsomstandigheden en Volwaardig Werk		
INDICATOR	OMSCHRIJVING	REFERENTIE
LA1	Totale personeelsbestand naar type werk, arbeidsovereenkomst en regio.	7.1
LA2	Totaal aantal en snelheid van personeelsverloop per leeftijdsgroep, geslacht en regio.	7.1
LA4	Percentage medewerkers dat onder een collectieve arbeidsovereenkomst valt.	7.1
LA6	Percentage van het totale personeelsbestand dat is vertegenwoordigd in formele gezamenlijke commissies van werkgevers en werknemers die bijdragen aan de controle op en advies over arbeidsgezondheidsprogramma's.	7.3
LA8	Opleidings-, trainings-, advies-, preventie- en risicobeheersprogramma's ten behoeve van personeelsleden, hun families of omwonenden in verband met ernstige ziekten.	7.2
LA9	Afspraken over arbeidsveiligheid vastgelegd in formele overeenkomsten met vakbonden.	7.3
LA10	Gemiddeld aantal uren dat een werknemer per jaar besteedt aan opleidingen, onderverdeeld naar werknemerscategorie.	7.4
LA11	Programma's voor competentie management en levenslang leren die de blijvende inzetbaarheid van werknemers garanderen en hen helpen bij het afronden van hun loopbaan.	7.4
LA12	Percentage medewerkers dat regelmatig wordt ingelicht omtrent prestatie- en loopbaanontwikkeling.	7.4
LA13	Samenstelling van bestuurslichamen en onderverdeling van medewerkers per categorie, naar geslacht, leeftijdsgroep, het behoren tot een bepaalde maatschappelijke minderheid en andere indicatoren van diversiteit.	7.2
LA14	Verhouding tussen basissalarissen van mannen en vrouwen per medewerkerscategorie.	7.1

Verslagparameters

10.1. Maatschappelijke zetel

Dit verslag beperkt zich tot de NMBS, Infrabel en NMBS-Holding; geen dochterondernemingen of deelnemingen. NMBS-Holding en Infrabel zijn enkel actief in België. De NMBS is hoofdzakelijk actief in België; in mindere mate in de buurlanden en in Italië, Oostenrijk en Zwitserland.

De maatschappelijke zetel van de NMBS-Holding is gevestigd in de Frankrijkstraat 85, 1060 Brussel.

De maatschappelijke zetel van de NMBS is gevestigd in de Hallepoortlaan 40, 1060 Brussel.

De maatschappelijke zetel van Infrabel is gevestigd in de Barastraat 110, 1070 Brussel.

10.2. Verslagperiode

Dit duurzaamheidsverslag behelst de periode 1/1/2008 – 31/12/2008 maar met een blik op voorgaande 2 jaren.

Het is de bedoeling dit verslag jaarlijks op te maken.

10.3. Contact

Léni Pou, NMBS-Holding

Corporate Communication
Frankrijkstraat 85
1060 Brussel

leni.pou@b-holding.be

Tel: 02/526.37.70
Fax: 02/526.37.76



Verlag van de onafhankelijke auditor met betrekking tot het NMBS-Groep duurzaamheidsverslag

PRICEWATERHOUSECOOPERS 

Ter attentie van de Raden van Bestuur van de entiteiten van de NMBS Groep bestaande uit de NMBS Holding, NMBS en Infrabel

PricewaterhouseCoopers
Bedrijfsrevisoren
PricewaterhouseCoopers
Reviseurs d'Entreprises
Woluwe Garden
Woluwedal 18
B-1932 Sint-Stevens-Woluwe
Telephone +32 (0)2 710 4211
Facsimile +32 (0)2 710 4299
www.pwc.com

**VERSLAG VAN DE ONAFHANKELIJKE AUDITOR MET BETREKKING TOT
HET NMBS GROEP DUURZAAMHEIDSVERSLAG**

Dit verslag is opgesteld in overeenstemming met de voorwaarden opgenomen in onze opdrachtbrief gedateerd op 29 juni 2009, waarbij we werden aangesteld om een verslag uit te brengen over het duurzaamheidsverslag van de NMBS Groep, bestaande uit NMBS Holding, NMBS en Infrabel, voor het kalenderjaar 2008.

Verantwoordelijkheid van de Raden van Bestuur

De Raden van Bestuur van NMBS Holding, NMBS en Infrabel zijn verantwoordelijk voor het opstellen van het duurzaamheidsrapport, rekening houdend met de criteria die zijn weergegeven in het duurzaamheidsrapport.

Deze verantwoordelijkheid bevat de selectie en toepassing van de meest gepaste methodes om het duurzaamheidsrapport op te stellen, alsook de betrouwbaarheid van de onderliggende informatie en het gebruik van assumpties en schattingen voor individuele duurzaamheidstoelichtingen die redelijk zijn onder de omstandigheden. Bovendien bevat de verantwoordelijkheid van deze raden van bestuur het ontwerpen, het implementeren en het onderhouden van systemen en processen die relevant zijn bij het opstellen van het duurzaamheidsrapport.

Verantwoordelijkheid van de onafhankelijke auditor

Onze verantwoordelijkheid bestaat erin een onafhankelijke conclusie uit te brengen met betrekking tot de gegevens gemarkeerd met een rhombus symbool (♦) en uiteengezet in het duurzaamheidsrapport, gebaseerd op de door ons uitgevoerde werkzaamheden. Ons verslag is bedoeld voor gebruik door de Raden van Bestuur van de entiteiten van de NMBS Groep, bestaande uit de NMBS Holding, NMBS en Infrabel, aan wie het is gericht, enkel en alleen voor het doel uiteengezet in het contract, en ter begrip dat wij geen verantwoordelijkheid of schuld accepteren voor schade aan derde partijen.

PricewaterhouseCoopers Bedrijfsrevisoren coöperatieve vennootschap met beperkte aansprakelijkheid, burgerlijke vennootschap met handelsvorm
PricewaterhouseCoopers Reviseurs d'Entreprises société coopérative à responsabilité limitée, société civile à forme commerciale
Maatschappelijke zetel/Siège social: Woluwe Garden, Woluwedal 18, B-1932 Sint-Stevens-Woluwe
BTW/TVA BE 0429.501.944 / RPR Brussel - RPM Bruxelles / ING 310-1381195-01

We hebben ons werk verricht in overeenstemming met de International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 "Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Information". Deze standaard vereist dat we voldoen aan de ethische vereisten en dat we de opdracht plannen en uitvoeren om een beperkte mate van zekerheid te verkrijgen over de gegevens in het duurzaamheidsrapport gemarkeerd met een rhombus symbool (♦), en dit voor alle materiële zaken en in overeenstemming met de criteria bevat in het duurzaamheidsrapport.

Het doel van een opdracht met beperkte mate van zekerheid is procedures uit te voeren die we nodig achten om ons voldoende zekerheid te leveren voor het uitdrukken van een negatieve conclusie, over de gegevens opgenomen in het duurzaamheidsrapport en gemarkeerd met een rhombus symbool (♦). De selectie van deze procedures is afhankelijk van ons professioneel oordeel, alsook de beoordeling van de vaststellingen gedaan door management met betrekking tot materiële fouten. We hebben de indicatoren geëvalueerd naar de criteria die in het duurzaamheidsrapport zijn opgenomen. De juistheid en volledigheid van de indicatoren zijn onderhevig aan inherente beperkingen omwille van hun karakter en methodes voor het bepalen, het berekenen en het schatten van zulke data. Ons verslag dient daarom gelezen te worden in samenhang met de criteria die zijn opgenomen in het duurzaamheidsrapport. Het doel van ons werk bevatte onder andere de volgende procedures:

- Inspectie van de processen voor het verzamelen, het analyseren en het aggregeren van de geselecteerde gegevens gemarkeerd met een rhombus symbool (♦), in overeenstemming met de criteria opgenomen in het duurzaamheidsverslag;
- Interviews met de NMBS Holding CSR verantwoordelijken voor het voorbereiden van het duurzaamheidsrapport, in overeenstemming met de criteria opgenomen in het duurzaamheidsrapport, met betrekking tot het proces om het duurzaamheidsrapport op te stellen en het daarbij horende interne controle systeem;
- Validatie door middel van steekproeven van de geselecteerde data gemarkeerd met een rhombus symbool (♦).

Conclusie

Gebaseerd op ons werk, zoals beschreven in dit verslag, is niets ter onze attentie gekomen dat ons doet vermoeden dat de gegevens in het duurzaamheidsrapport, gemarkeerd met een rhombus symbol (◆), niet zijn voorbereid, voor alle materiële gegevens, in overeenstemming met de criteria opgenomen in het duurzaamheidsrapport.

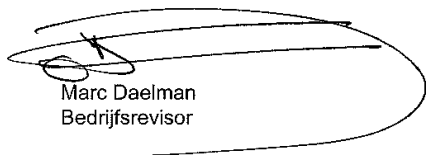
Aanbevelingen

Zonder afbreuk te doen aan bovenstaande conclusie, bevelen wij het volgende aan ten behoeve van de verdere ontwikkeling van het duurzaamheidsmanagement en de duurzaamheidsrapportering:


- Verdere uitbouw door de NMBS Groep van haar strategie inzake duurzaamheidsbeleid met omzetting van deze strategie in concrete korte en lange termijndoelstellingen;
- Onderzoek hoe de NMBS Groep een communicatieforum met alle stakeholders kan opzetten;
- Verdere analyse door de NMBS Groep van de belangrijkheid en relevantie van geselecteerde indicatoren voor het duurzaamheidsverslag op basis van de opgezette duurzaamheidsstrategie en -doelstellingen en uit de interactie met alle stakeholders.

Brussel, 31 augustus 2009

PricewaterhouseCoopers Bedrijfsrevisoren Bcvba
Vertegenwoordigd door



Marc Daelman
Bedrijfsrevisor



Ilse Moens
Bedrijfsrevisor