

ACTIVITEITENVERSLAG 2009 VAN DE NMBS-GROEP



1,8
miljard euro
geïnvesteed

Er wordt overal gewerkt op het spoornet, in de werkplaatsen en in de stations. Voor een betere service natuurlijk!

220,4
miljoen
reizigers

Dat zijn er 1,7% meer: 210,1 miljoen in het binnenlands verkeer en 10,3 miljoen op de internationale verbindingen.

88,9%
stipte treinen

Een moeilijk jaar met het laagste percentage sinds 1998. Maar de hele NMBS-Groep werkt eraan!

1.873
nieuwe
medewerkers

Stuk voor stuk aangeworven in 2009. Via onze website "despoorwegenwervenaan.be" ontvingen we 31.309 kandidaturen.

-115
miljoen euro
op EBITDA

De financiële crisis bracht de NMBS-Groep zware klappen toe. Er werd een plan opgesteld om in 2015 opnieuw in evenwicht te zijn.

EDITO

Veiligheid voor alles

Met dit activiteitenverslag 2009 in de vorm van een krantje wil de NMBS-Groep blijf geven van transparantie en zich nauwer betrokken tonen bij het publiek. En dit op een sleutelmoment in de geschiedenis van de Belgische spoorwegen.

In 2009 werd België het eerste land in Europa met een afgewerkt hogesnelheidsnet, van grens tot grens. Dat werd feestelijk gevierd met de plechtige opening van de stations van Antwerpen en Luik. 2009 was helaas ook het jaar waarin de crisis zich verder doorzette. De crisis raasde de hele financiële wereld rond en bracht zware schade toe. De spoorwegbedrijven deelden in de klappen. Overal in Europa kreeg het goederenvervoer met moeilijkheden te kampen en nadien volgde ook het personenvervoer. Het aantal vervoerde reizigers steeg slechts met 1,9%, een stuk lager dan de vorige jaren, maar nog steeds beter dan de andere Europese operatoren. Ook op het vlak van stiptheid werd de slechtste score sinds 1998 opgetekend.

De NMBS-Groep heeft vervolgens een plan uitgewerkt om de opdrachten van openbare diensten te vrijwaren en de schuld onder controle te houden. Stilaan werden ook de eerste tekenen van het einde van de

crisis zichtbaar. Op die basis konden de 175e verjaardag van de spoorwegen in België en het Europees voorzitterschap toch met vertrouwen worden voorbereid. Maar toen gebeurde de ramp in Buizingen...

Dit is het voorwoord bij het activiteitenverslag 2009. Maar over het drama dat zich afspeelde op 15 februari 2010, en zijn zware tol, kunnen we niet zwijgen. Een golf van emotie overspoelde België en de spoorwegfamilie. Voor de achttien dodelijke slachtoffers, de andere slachtoffers, hun familie en de ongeveer 400.000 vervoerde reizigers per dag heeft de NMBS-Groep alles op alles gezet om de beste technologie op het vlak van veiligheid, waarvoor in 2005 werd gekozen, zo snel mogelijk in te voeren. Veiligheid voor alles! ■



Veiligheid, een voortdurende prioriteit.

Hst van grens tot grens!

Zestien jaar geleden reed de eerste hogesnelheidstrein in België. Vandaag sporen de hst's Eurostar, Thalys, TGV, ICE en binnenkort ook Fyra tussen Brussel en de belangrijkste Europese steden in onze buurlanden. België is het eerste land in Europa met een afgewerkt hogesnelheidsnet van grens tot grens, met drie takken en drie hst-stations. In 2009 zat de NMBS-Groep duidelijk in "pole position".

Drie takken

Het Belgische hogesnelheidsnet telt drie takken. De eerste verbindt de Franse grens met Brussel (Halle) en werd in 1997 in gebruik genomen (hsl1). De tweede tak strekt zich uit langs de autosnelweg tussen Leuven en Luik (hsl2-2002) en loopt dan vanaf Luik door tot de Duitse grens via de tunnel van Soumagne (hsl3-2009). De meest recente lijn (hsl4) verbindt Antwerpen met de Nederlandse grens. Het hst-net is dus helemaal klaar. "Na 16 jaar werkzaamheden en een budget van meer dan 5 miljard euro kreeg dit omvangrijke project definitief vorm. De Europese kaart ziet er voortaan anders uit en ook het binnenlandse spoornet plukt overduidelijk de vruchten van deze realisatie", verklaarde Luc Lallemand, CEO van Infrabel in decem-

ber 2009 bij de opening van de hsl4.

Drie stations

De drie grootste stations die de hst ontvangen zijn Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal en Luik-Guillemins. Brussel-Zuid krijgt jaarlijks maar liefst 10 miljoen reizigers over de vloer die hier - in het grootste internationale station van het land - in een van de 63 hst's die er dagelijks vertrekken stappen. De stations in Antwerpen en Luik gooiden in september 2009 feestelijk hun deuren open en konden op grote bijval rekenen in de internationale pers. Antwerpen, vanwege de renovatie van een uitzonderlijk monument, de aanpassing aan de eisen van de internationale markt, het huwelijk tussen historische en moderne architectuur en het technologisch hoogstandje waardoor de treinen nu onder dit vroegere "kopstation" door kunnen sporen. Luik als het station van het derde millennium. "Volgens de gespecialiseerde pers vond België de spoorwegarchitectuur opnieuw uit", aldus een fiere Jannie Haek, CEO van de NMBS-Holding.

NMBS opereert vanuit het hart van het Europese spoornet. "Met Thalys, Eurostar, ICE en TGV sporen de reizigers vandaag tegen hoge snelheid naar 42 bestemmingen,

waaronder Parijs, Londen, Keulen, Frankfurt of Zuid-Frankrijk. En daar blijft het niet bij: NMBS en de Nederlandse operator NS Hispeed sloegen de handen in elkaar zodat we eind 2011 ook tussen Brussel en Amsterdam maar liefst één uur sneller kunnen sporen dan met de klassieke treinen.", zegt Marc Descheemaeker, CEO van NMBS.

Met de hogesnelheidstrein ligt Brussel op minder dan twee uur van Londen, Parijs, Amsterdam en Keulen. Lyon en Frankfurt bereik je in minder dan vier uur. Dat zijn reistijden waarvoor de hogesnelheidstrein aantrekkelijker is dan het vliegtuig. Het hst-marktaandeel kan er dus alleen maar op vooruitgaan.

Air France had dit snel begrepen en schrapte de vluchten tussen Parijs en Brussel en verzocht zijn klanten vriendelijk om met Thalys te reizen. Op de as Londen-Brussel haalt Eurostar een marktaandeel van 80%. De hogesnelheidstrein heeft alle troeven in huis om steeds meer reizigers de weg naar de trein te doen vinden: tijdwinst, duurzame ontwikkeling, vertrek en aankomst in het hart van de stad, treinreis = werktijd. De ambitie van NMBS is dan ook niet mis: 16 miljoen internationale reizigers vervoeren in 2015. ■



Alleen, met familie, in groep... reizen in België of in het buitenland doe je het slimst per trein. Met of zonder bagage.

NMBS Mobility: +1,9% reizigers in binnenlands verkeer in 2009



Het aantal reizigers per trein blijft stijgen.

In 2009 vervoerde NMBS Mobility 210,1 miljoen reizigers, een toename met 1,9% in vergelijking met 2008. NMBS maakt deel uit van het selecte kringetje Europese spoorwegondernemingen dat in 2009 meer reizigers heeft vervoerd dan het jaar daarvoor. Zo zette ze bijvoorbeeld betere prestaties neer dan grote netten zoals Deutsche Bahn en het Zwitserse CFF.

NMBS nam initiatieven om het reizen met de trein aantrekkelijker te maken. Informatie over de treindienstregeling krijgt de klant voortaan in real time via zijn gsm of computer. Er werd ook verder geïnvesteerd in nieuw en gemoderniseerd materieel. In 2009 spoorden de eerste gerenoveerde exemplaren van de oude generatie M5-dubbel-

dekkers weer op het net en verwelkomde NMBS het 400^{ste} M6-rijtuig.

De spectaculaire groei van het aantal reizigers sinds 1995 toont aan dat de trein een belangrijke plaats inneemt onder de verschillende vervoerswijzen. Tienduizenden pendelaars en scholieren rekenen op de trein voor hun verplaatsingen van en naar het werk of de school. Het woon-werkverkeer nam toe door het succes van het derdebetalersysteem. Met deze formule kan de werknemer gratis reizen. De kostprijs van de treinkaart wordt immers gezamenlijk betaald door de werkgever en de overheid. Daartegenover kwamen de vrijtijdsproducten wel sterk onder druk te staan.

Ondanks een slecht laatste kwartaal,

neemt de omzet toch nog toe met 5,9% en komt de teller op 611,7 miljoen euro. Dat neemt echter niet weg dat de inkomsten niet volstonden om de sterk gestegen kosten te dekken, in het bijzonder de energiekosten.

Dit alles mag ons echter niet van ons hoofdoel afbrengen: het bereiken van het financieel evenwicht. Wat de eigenlijke dienstverlening aan de klanten betreft, mikt Sabin S'heeren, directeur-generaal van NMBS Mobility, op een steeds meer gepersonaliseerde communicatie. *"De reiziger wil het verloop van zijn traject kennen en weten of er moeilijkheden te verwachten zijn. Onze volgende uitdaging bestaat erin om onze communicatie te verbeteren bij incidenten"*, stelt hij. ■

NMBS Europe getroffen door de crisis

De internationale transportsector vervoerde in 2009 10,3 miljoen reizigers. Een meer dan behoorlijk resultaat, ook al ligt het lager dan in 2008 (-2,8%). Dat mindere cijfer kan worden verklaard door een reeks factoren. In de eerste plaats zette de crisis reizigers ertoe aan om hun vakantieplaatsingen naar het buitenland terug te schroeven. Daar komt nog eens bij dat ook bedrijven flink het mes hebben gezet in hun budgetten voor zakenreizen. En tot slot hadden we een maand december met zeer barre weersomstandigheden.

De dochterondernemingen van NMBS Europe, met name Eurostar en Thalys, zetten allerlei tarief- en marketingacties op touw en hetzelfde gebeurde in het kader van het TGV-

partnerschap met de SNCF. Hierdoor konden de slechte resultaten van het begin van het jaar worden gecorrigeerd in het tweede semester. Dat leidde echter onvermijdelijk tot een daling van de gemiddelde opbrengst voor diezelfde periode.

De TGV Brussel-Frankrijk (-8,2%) en het klassieke internationale verkeer (-10,0%) hadden af te rekenen met de grootste omzetsdaling. Eurostar liet een achteruitgang van 4,9% optekenen terwijl Thalys 1,3% moest prijsgeven.

Dat neemt echter niet weg dat de vooruitzichten toch positief zijn. Medio 2009 stelde NMBS Europe Fyra voor in samenwerking met de Nederlandse spoorwegen. Deze

hogesnelheidstrein verbindt Brussel en Amsterdam.

In België is het hogesnelheidsnet van grens tot grens helemaal klaar, waardoor sinds 13 december 2009 ritten naar Nederland en Duitsland respectievelijk 50 en 30 minuten sneller verlopen.

"We zijn een kleine internationale operator tussen twee grote burens in", aldus Michel Jadot, directeur-generaal van NMBS Europe. *"We moeten dus constant sleutelen aan de verbetering van onze diensten om onze klanten te houden. Daarnaast moeten we onze doeltreffendheid verhogen om de kosten te drukken. Enkel op die manier kunnen we een prijzenaanval weerstaan."* ■

Het gevecht voor de stiptheid

Meer dan 210 miljoen reizigers maakten in 2009 gebruik van het spoor in België. Opdat het spoor zich kan blijven ontwikkelen tot een waardig alternatief voor het wegverkeer, blijft Infrabel investeren in uw comfort. De stiptheid van het treinverkeer vormt daarbij de sleutel tot succes.

In 2009 bereikte 88,9% van de reizigerstreinen zijn bestemming met een vertraging van minder dan of exact 5 minuten. Zelf was Infrabel verantwoordelijk voor 20% van de vertragingen, NMBS voor 46% en 34% van de vertragingen werd veroorzaakt door derden.

De voornaamste ingreep om de betrouwbaarheid en de stiptheid van de treinen te verbeteren is de aan-

koop door NMBS van nieuwe rijtuigen en locomotieven. Het onderhoud wordt op die manier vereenvoudigd en gestandaardiseerd. Van haar kant bouwt Infrabel verder aan de grootschalige herteekening van de spoorwegknooppunten. Heel wat knooppunten bereikten de afgelopen jaren immers hun verzadigingslimiet, wat de regelmaat van het treinverkeer kan verstoren.

Daarnaast ontwikkelt Infrabel een informaticatoepassing die de verkeersleiding moet ondersteunen. Verder worden de nodige voorzorgsmaatregelen genomen voor het vlotte verloop van de ochtend- en avondspits bij extreme weersomstandigheden en stelt het permanent interventieploegen ter beschikking op het terrein. ■

Investeringen blijven op peil



Een gerenoveerd M5-rijtuig, kleine broer van de M6'en.

In 2009 investeerde NMBS 431,7 miljoen euro, wat 20,9% meer is dan het jaar ervoor. De belangrijkste investeringen gingen naar het reizigersvervoer. De laatste vijf jaar werd 2,7 miljard euro uitgetrokken voor de vernieuwing van de spoorwegvloot!

Nieuw materieel

De M6-dubbeldekkers zijn uitgerust met de nieuwste technologische snuffes en dit niet alleen voor het comfort van de passagiers maar ook om het groeiend aantal reizigers te kunnen opvangen. Eind 2009 had NMBS al 420 dubbeldekkers in de vloot. In 2011, wanneer het laatste rijtuig geleverd zal zijn, zullen de 492 M6-rijtuigen 64.000 zitplaatsen aanbieden. Met de komst van de nieuwe locomotieven Type 18 in 2009 zal de gemiddelde leeftijd van de locomotieven in 2016 van 30 naar 20

jaar zijn gezakt. Het comfort moet daarmee kunnen verbeteren en vertragingen en afschaffingen van treinen om technische redenen zouden eveneens moeten afnemen. Eind 2012 zullen 120 locomotieven van het type 18 beschikbaar zijn.

Vernieuwing van de spoorwegvloot draait op volle toeren

In 2009 werden 20 motorrijtuigen van het type Break volledig gerenoveerd. Tegen 2016 krijgen de 138 andere ook een facelift, en die is goed voor een investering van 216 miljoen euro. Tot slot zal eind 2011 ook de renovatie van de 130 M5-dubbeldekkers zijn afgerond, een renovatie die werd gestart in 2009. Deze gemoderniseerde rijtuigen zullen in de toekomst haast niet te onderscheiden zijn van hun grote broers, de M6'en. ■



Streven naar duurzame mobiliteit is kiezen voor de trein.

Uw mobiliteit van morgen

De schreeuw om een nieuwe, milieuvriendelijke en duurzame mobiliteit wordt met de dag luider. Als één van de belangrijkste spelers in het Belgische mobiliteitslandschap heeft Infrabel meer dan ooit een sleutelrol te vervullen. Dag na dag werken wij dan ook verder aan de mobiliteit van morgen. Want de mobiliteit van de toekomst is onze grootste zorg!

Spoor en lucht

Diabolo, Brussels Airport in het hart van Europa

Met ruim 17.000.000 passagiers per jaar is Brussels Airport de grootste luchthaven van België. Het toemende wegverkeer in de omgeving van de luchthaven vormt echter een steeds ernstigere bedreiging voor de toegankelijkheid en de verdere ontwikkeling ervan. Dankzij het Diabolo-project wil Infrabel het spoorand deel in het verkeer van en naar de luchthaven tegen 2012 gevoelig verhogen, om zo het steeds groeiende aantal reizigers te kunnen slikken. Via het Diabolo-project sluit de luchthaven rechtstreeks aan op de belangrijkste nationale spoorlijnen richting Brussel, Mechelen, Antwerpen, Leuven en Luik en op de grote internationale hogesnelheidslijnen richting Parijs, Amsterdam, Keulen, Frankfurt en andere grote Europese steden. Brussels Airport bevindt zich met de Diabolo voortaan op het kruispunt van de belangrijkste nationale en internationale spoorassen en bevordert zo de verdere ontwikkeling en de aantrekkingskracht van de luchthaven.

Brussels-South Charleroi Airport, een exponentiële groei

Brussels South Charleroi Airport kende de voorbije jaren een gestage groei. In 2009 steeg het aantal passagiers met niet minder dan 25% ten opzichte van 2008. De opmars van de luchthaven lokt jaarlijks miljoenen auto's naar Gosselies, met alle verkeersellende van dien. Om de strijd te kunnen aanbinden met de CO₂-uitstoot in België en om de verdere groei van dit belangrijke economische zenuwcentrum niet te verlammen door mobiliteitsproblemen, is een vlotte, rechtstreekse treinverbinding tot in het hart van de luchthaven nodig. Infrabel werkt momenteel aan oplossingen waarbij de luchthaven in de toekomst door een ondergronds station zal worden bediend. Dankzij deze spoorontsluiting krijgt Brussels South Charleroi Airport een centrale positie op het nationale spoorwegnet.

Carex, een hogesnelheidsnet voor vrachtvervoer

In september 2008 stapten Infrabel en NMBS-Holding mee in het hst-netwerk voor vrachtvervoer Carex (Cargo Rail Express) en gaven zo blijk van de intentie om mee te bouwen aan een hogesnelheidsverbinding tussen de belangrijkste West-Europese luchthavens. De luchthaven van Liège Airport is de eerste Europese luchthaven die zich prioritair concentreert op vrachtvervoer en staat met meer dan 518.000 ton goederen per jaar in de top 10 van de grootste Europese goederenluchthavens. Met Carex ontstaat een nieuwe vorm van intermodale mobiliteit. Niet alleen de vervuilende en erg dure wegtransporten, maar ook de korte-afstandsvluchten kunnen binnenkort gedeeltelijk worden vervangen door de hogesnelheidstrein. Dankzij zijn partnership in Carex, toont Infrabel zich bereid te investeren in de infrastructuurwerken om Liège Airport te verbinden met het hogesnelheidsnet. ■



De trein is de ideale oplossing om de haven van Antwerpen te ontsluiten.

Spoor en zee

De haven van Antwerpen, toegangspoort tot Europa

Met zijn centrale geografische ligging vormt de haven van Antwerpen de ideale toegangspoort tot Europa. Met de behandeling van zo'n 157,8 miljoen ton goederen in 2009, is het op vlak van internationale maritieme trafiek de tweede haven van Europa! Met een ambitie om uit te groeien tot een jaarlijkse goederenoverslag van 300 miljoen ton, moet de ontsluiting van de haven mee evolueren. Omdat de toegangswegen tot de haven nu reeds verzadigd zijn en de waterwegen heel wat beperkingen opleggen aan het goederenverkeer, treedt het spoor naar voren als ideale bondgenoot voor

het vervoer van goederen tot ver in het Europese binnenland. Om de pioniersrol van de haven van Antwerpen nog te versterken, draagt Infrabel bij aan de verhoging van de spoorcapaciteit in de haven. De spoorverbinding tussen Linker- en Rechteroever zal dankzij deze infrastructuurprojecten heel wat vlotter verlopen en ook de capaciteit van de toegangswegen tot de haven wordt stevig uitgebreid.

De haven van Zeebrugge, een veelbelovende toekomst

In 2009 was de haven van Zeebrugge goed voor de in- en uitvoer van zo'n 42 miljoen ton goederen, of niet

minder dan 1.306.556 containers. Een kleine terugblik naar het totale aantal goederen in 2004 onthult een niet te miskennen stijging van niet minder dan 25%! De haven van Zeebrugge is in volle groei en kan zichzelf gerust één van de belangrijkste transportcentra in Europa noemen. Om de ontsluiting van deze belangrijke economische sluis naar het hinterland te verzekeren moet de spoorcapaciteit gevoelig verhoogd worden. Om het pact tussen spoor en zee te verstevigen, staan heel wat infrastructuurwerken op stapel in en rond de wijde omgeving van de haven. Deze projecten moeten niet alleen de mobiliteit van en naar de haven gestroomlijnder laten verlopen maar hebben ook de verbetering van de mobiliteit in de haven zelf tot doel. ■



Diabolo verbindt trein met vliegtuig.

Evenwicht herstellen zonder afbreuk aan dienstverlening

Dat is de uitdaging voor de NMBS-Groep. Daarom opteert ze voor een herstelplan. Ze blijft wel de grootste investeerder van het land.

Hoe slaag je erin om in twee jaar tijd de EBITDA (bruto bedrijfsresultaat) van operator NMBS op te krikken van € -288 miljoen naar € -48 miljoen? Die verbetering is absoluut noodzakelijk om de continuïteit van de dienstverlening en de schuldstabiliteit te waarborgen.

Over die vraag bogen de raden van bestuur van de drie entiteiten van de NMBS Groep zich in het voorjaar 2010, nadat de financiële resultaten 2009 bekend werden. Er vielen positieve resultaten te noteren voor de NMBS-Holding (EBITDA € +121,6 miljoen) en voor Infrabel (€ +54,4 miljoen). In beide gevallen lagen de cijfers zelfs beduidend hoger dan de vooruitzichten. Maar voor de operator - die als enige met de markt wordt geconfronteerd - was 2009 een slecht jaar, met een negatieve EBITDA van € 287,8 miljoen (tegenover € -108 miljoen in 2008). De geconsolideerde cijfers van de groep vertonen dus, na herwerking, een negatieve EBITDA van € 115,2 miljoen.

Oorzaken van de achteruitgang bij NMBS: de verhoging van de energieprijzen (€ 34,2 miljoen) (een rechtszaak is aan de gang tegen de leverancier); de stijging van de personeelskosten (€ 51,1 miljoen) en de overgang naar de internationale boekhoudnormen IAS19 (€ 188 miljoen); de economische crisis, met 1,3% minder ontvangsten en 2,6% minder omzet tot gevolg. Alle drie de activiteitensectoren van NMBS kregen klappen en ze werden al evenmin gespaard door... de winter.

"Het aantal reizigers blijft groeien"

Marc Descheemaeker CEO NMBS

Het binnenlands reizigersvervoer (NMBS Mobility) werd voor het eerst in tien jaar geconfronteerd met een groeivertraging. Na gemiddelden rond 5% tijdens de voorbije jaren, klokt 2009 af op slechts 1,9% groei. *"Maar onze cijfers blijven wel bij de beste in Europa"* verduidelijkt Marc Descheemaeker, CEO van NMBS.

Het internationaal reizigersvervoer (NMBS Europe) gaat ook achteruit (-3,5% omzet). Het zware winterweer eiste ook hier zijn tol, met een zwaardere impact op Eurostar (-4,9%) dan op Thalys (-1,3%). De klassieke internationale treinen (-10%) en de TGV's Brussel-Frankrijk (-8,2%) hadden eerder te lijden onder de crisis.

Het goederenvervoer (NMBS Logistics) incasseert rake klappen door de economische crisis: -31% op totaal verkeer, een totale omzetsdaling van € 90,6 miljoen en een deficit van € 145 miljoen voor het boekjaar. De crisis in het vrachtverkeer per spoor is wereldwijd. Een industrieel plan drong zich dan ook op. Het plan kreeg de steun van de Europese Commissie op voorwaarde dat de activiteit wordt gefilialiseerd.

Er werden een twintigtal maatregelen voorgesteld in het kader van een zogeheten herstelplan. Het plan werd door de Raad van Bestuur goedgekeurd zonder dat er treinen, lijnen of loketten worden afgeschaft, zonder dat er van het personeel bijkomende inspanningen worden gevraagd, en zonder dat er aan het programma voor de verbetering van de veiligheid wordt geraakt.

Het plan heeft betrekking op elk van de drie activiteitensectoren van de operator. NMBS Mobility zal de biljettenverkoop verbeteren en meer zwartrijders opsporen; NMBS Europe moet meer inkomsten genereren op Brussel-Parijs en Brus-

sel-Amsterdam (met de komst van Fyra) en ondertussen haar kosten voor catering terugdringen.

"Wij mobiliseerden meteen de middelen om het niveau van de dienstverlening voor de klant te garanderen"

Jannie HAEK, CEO NMBS-Holding

Het industrieel plan van "NMBS Logistics" zal voor bijkomende inkomsten zorgen. Tijdens het eerste trimester 2010 werd reeds een zichtbare verhoging van het verkeer gezien. En de andere entiteiten van de groep geven blijk van solidariteit: het heronderhandelen van de energiekosten door Infrabel zal in 2012 een besparing van € 33 miljoen opleveren, terwijl de NMBS-Holding aan haar dochterondernemingen een actieplan heeft voorgesteld waaraan ze op haar eigen beheersniveau actief meewerkt. *"We hebben geen moment gearzeld om de middelen ter beschikking te stellen om het niveau van de dienstverlening aan de klant te garanderen"*, aldus Jannie Haek, CEO van de NMBS-Holding.

De NMBS-Groep houdt niettemin vast aan zijn voluntaristisch investeringsbeleid en blijft daarmee de grootste investeerder van het land: € 431 miljoen (NMBS), + € 227 miljoen (NMBS-Holding), + € 1,160 miljard (Infrabel). In 2009 investeerde de NMBS-Groep € 1,818 miljard in België. De NMBS-Holding investeert in stations, NMBS in rollend materieel en Infrabel in grote infrastructuurwerken: de Diabolo, d.i. de directe verbinding met de luchthaven van Zaventem, het viersporig maken van alle lijnen naar Brussel in het kader van de aanleg van het Gewestelijk ExpresNet, Gent-Brugge op vier sporen brengen om het goederenvervoer vanuit de haven



De NMBS-Groep is de grootste investeerder van het land.

van Zeebrugge te stimuleren, de Pendolino om tussen Brussel en Luxemburg 20 minuten sneller te kunnen sporen. En nog veel meer... *"Infrabel draagt actief bij tot de economie van het land, benadrukt Luc Lallemand, CEO van Infrabel. Na het afronden van de HST-werkzaamheden zijn we momenteel bezig met andere projecten die een belangrijke stempel zullen drukken op het spoorwegnet, zoals de spoorwegtunnel Schuman-Josaphat. Die werkzaamheden zijn net van even groot belang voor ons als de hoge snelheid"*.

"Infrabel neemt actief deel aan de economie van het land"

Luc LALLEMAND, CEO Infrabel

Op deze manier wil de NMBS-Groep een positief antwoord bieden op de opdrachten van openbare dienst zoals die in de beheerscontracten met de regering zijn vastgelegd. Die contracten lopen tot 2012. Daarna is het uitkijken hoe de financiële dotatie van de Staat aan zijn spoorwegen zal evolueren. ■



Goederenverkeer krijgt klappen door de crisis.

Economische crisis treft Europees goederenvervoer

In 2009 werd de wereld getroffen door de zwaarste crisis sinds de tweede wereldoorlog. En België bleef evenmin gespaard. In de eurozone zijn door de ineenstorting van de industriële productie de gevolgen van de crisis nog het meest voelbaar in de invoer en uitvoer van goederen en diensten.

Alle Europese spoorwegmaatschappijen kregen de rekening gepresenteerd: het goederenvervoer van Deutsche Bahn ging met 21% achteruit, dat van de Franse SNCF met 26% (in ton-km). In België was dat niet anders. De staalnijverheid en de autosector, waar de trein traditioneel een belangrijke rol speelt, deelden fors in de economische klappen.

De Antwerpse haven beleefde een van zijn slechtste jaren ooit. Dit alles heeft een aantal dramatische gevolgen voor het goederenver-

voer: het verkeer (in ton-km) gaat er met 31% op achteruit. Na een eerste rampzalig semester (volumedalingen tot 40%), kwam er vanaf september een lichte verbetering.

Minder goede resultaten voor NMBS Logistics

Door de ineenstorting van de internationale handel duikt de omzet naar 266,6 miljoen euro. Dat is een daling met 23,7% in vergelijking met 2008. De crisis versterkt nog de noodzaak om het industrieel plan uit te voeren dat voor de vrachtgroep op tafel ligt. De Belgische overheid diende een globaal herstructureringsplan in bij de Europese Commissie om de toelating te vragen om een laatste keer kapitaal te injecteren ter ondersteuning van de goederenactiviteit. Het werd aanvaard op voor-

waarde dat de hele vrachtactiviteit wordt gefilialiseerd.

De enorme inspanningen die de jongste jaren werden gerealiseerd, en in het bijzonder in 2009, hebben ongetwijfeld geholpen om het structurele tekort dat de goederenpoot meedraagt uit het verleden weg te werken. "De vrachtgroep heeft verschillende troeven om te slagen in haar opzet: de centrale ligging van België in het hart van Europa, de aanwezigheid van zeehavens en de knowhow van haar personeel", zo preciseert Geert Pauwels, hoofd van de goederenpoot van NMBS. Met het nieuwe industrieel plan, dat onder meer een radicaal transportplan omvat, moet de vrachtgroep tegen eind 2012 het financiële evenwicht kunnen bereiken. ■

Alles om herhaling te vermijden

Door een vervoermiddel aan te bieden dat toegankelijk is voor alle burgers, helpen de spoorwegen onze maatschappij verder te evolueren. Dat NMBS in de loop der jaren op koers bleef en verder kon groeien, is vooral te danken aan een dubbele belofte: een betrouwbaar én veilig transportmiddel garanderen. Alle activiteiten en inspanningen draaien rond deze kernbegrippen, die de grondslag vormen van de vertrouwensrelatie met de reizigers (of met de omwonenden in het geval van het goederenvervoer). Zware spoorwegongevallen zoals in Pécrot in 2001 en in Bui-

zingen begin 2010 hebben die vertrouwensrelatie echter onder druk gezet. Door beide ongevallen gaan de burgers - geheel terecht trouwens - vragen stellen over het beheer van de onderneming en over de gemaakte keuzes. NMBS en Infrabel geven absolute prioriteit aan het onderzoek over wat er precies is gebeurd op 15 februari, om de gepaste maatregelen te nemen.

Maar ondertussen werden er al beslissingen genomen. Met name de versnelde invoering van het beste veiligheidssysteem dat momenteel beschikbaar is (TBL+1)

op het rollend materieel en in de infrastructuur op de grond. Dit systeem detecteert een trein op 300 meter afstand van een rood sein en brengt die automatisch tot stilstand bij een snelheid van meer dan 40 km/u. Een ander belangrijk aspect is dat de communicatie tussen de treinbestuurder en de dispatching werd geoptimaliseerd dankzij het GSM-R-netwerk. GSM-R (GSM for Railways) is een communicatienetwerk via gsm dat speciaal werd ontwikkeld voor de spoorwegen. Op die manier biedt het een veel grotere betrouwbaarheid en dekking dan de systemen van de "publieke" operatoren. Alle rollend materieel zal ermee zijn uitgerust in 2010.

Veiligheid blijft topprioriteit

Sinds 2007 heeft NMBS een veiligheidsbeheersysteem ontwikkeld dat onder andere een diepgaande analyse omvat van de oorzaken van incidenten. In samenwerking met de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer mondt de analyse van de gegevens uit in voorstellen tot verbetering.

Alleen een nauwgezette analyse van de omstandigheden van een ongeval kan leiden tot doeltreffende maatregelen. NMBS heeft de maatschappelijke plicht om te mikken op een zo hoog mogelijk veiligheidsniveau. ■



Het ETCS-systeem is hét Europese systeem.

Uw veiligheid, meer dan ooit onze prioriteit

Sinds de oprichting van Infrabel in 2005 staat de veiligheid van het treinverkeer bovenaan de agenda. Dankzij de continue modernisering van het spoorwegnet, blijven onze installaties voldoen aan de strengste veiligheidsnormen. Maar ondanks deze moderne, geautomatiseerde installaties, zal een nulrisiconetwerk echter nooit kunnen worden bereikt. Toch blijft Infrabel jaarlijks niet minder dan 20% van het globale investeringsbudget uitsluitend aan veiligheid wijden.

In 2009 werden heel wat seinen uitgerust met de technologie TBL1+. Zoals hierboven aangehaald, is dit systeem al een enorme vooruitgang voor de veiligheid van het verkeer en de reizigers. De volgorde waarin Infrabel zijn infrastructuur met dit veiligheidssysteem uitrust, is gebaseerd op een risicoanalyse in functie van de frequentie van het treinverkeer, het aantal reizigers en de eventuele impact die een incident op die plaats zou betekenen. Plaatsen met een hoge coëf-

ficiënt worden het eerst voorzien van TBL1+.

De uitrusting van het spoorwegnet en de treinen met het TBL1+-systeem is een tussentijdse stap die Infrabel en NMBS hebben genomen, in afwachting van het Europese, interoperabele ETCS-systeem, dat ervoor zorgt dat de treinbestuurder alle nodige informatie direct aan boord ontvangt. Beide technologieën (TBL1+ en ETCS) zijn volledig compatibel: alles dat reeds is gedaan voor TBL1+ moet niet worden herhaald voor ETCS.

Naar aanleiding van het dramatische treinongeluk in Buizingen op 15 februari 2010 nemen Infrabel en NMBS enkele uitzonderlijke maatregelen. Zo wordt de TBL1+-technologie versneld ingevoerd, zowel op de sporen als in de treinen. Tegen 2012 zal een efficiëntiedekking van 87% worden bereikt op het net. Om deze ambitieuze doelstelling te bereiken, worden de technische ploegen op het spoor en in de ateliers versterkt. ■



Veiligheidssysteem TBL1+ : versnelde invoering.

2.233 camera's bewaken de stations

525 Securail-agenten deden 35.929 interventies in 2009

De Nederlandse term "veiligheid" kun je in het Engels op twee manieren vertalen: door "SAFETY" of "SECURITY". "Safety" staat voor bescherming tegen onopzettelijke hinder en "Security" is bescherming tegen opzettelijke hinder. Het is dus geen toeval dat we spreken van "Securail"-agenten als we het hebben over de m/v's in hun rode jas die er dankzij hun aanwezigheid in de stations en in de treinen voor zorgen dat de reizigers zich beter op hun gemak voelen.

De veiligheid van de stations- en treingebruiker moet totaal zijn: safety én security. Sinds 2005 behoort het luik "veiligheid" tot het takenpakket van de NMBS-Holding, ook al dateert de eerste bewakingscamera in het station

Brussel-Zuid al van...1994. 15 jaar later volgt in Doornik de installatie van de 200ste camera op het Belgische spoorwegnet. Momenteel telt het cameranetwerk van de NMBS-Holding ongeveer 3.000 stuks, waarvan er alleen al in de stations 2.233 geïnstalleerd zijn. De overige helpen om diverse andere sites, werkplaatsen, kantoren en seinhuisen van de NMBS-Groep te bewaken. Al die beelden komen toe op het SOC Brussel-Zuid of in de twee gedecentraliseerde controlekamers in Antwerpen en Luik.

In het "Security Operations Center" - dat 24u/24, 7d/7 open is - komen de noodoproepen binnen, zowel van de 500 Securail-agenten in de stations als van de treinbegeleiders of de reizigers zelf. Die kunnen terecht op het nummer 0800/30 230 om verdacht gedrag of verdachte voorwerpen te melden.

In 2009 registreerde het SOC 60.317 oproepen. Dat is 18% meer dan in 2008 en toen was er ook al een stijging van 14%. 1854 oproepen kwamen binnen via het nummer 0800/30 230, en dat is 23% minder dan voorheen. "In het begin kregen we oproepen over van alles en nog wat. Nu krijgen we meer oproepen die specifiek te maken hebben met agressie- en veiligheidsproblemen", verklaart Marc Claeys, verantwoordelijke "Operations" bij Securail.

De 60.000 oproepen hebben betrekking op agressie (4%), graffiti

(3%), diefstal (2%), illegaal verkeer (5%), beschadigingen (3%), reizigers in overtreding (21%). "We hanteren zo'n 90 verschillende rubrieken, gaande van vee op de sporen tot onterecht gebruik van een noodsignaal...". De oproepen resulteerden in 35.929 interventies (+ 13%): 18.140 door de Securail-agenten, 2.653 door NMBS-personeel, 13.587 door de politie en 1383 door de dienst 100. Telkens komt de meest geschikte dienst tussen, bijvoorbeeld degene die het snelst ter plaatse kan zijn.

Met hun nieuwe rode jassen zijn de 525 Securail-agenten trouwens een stuk zichtbaarder dan vroeger. Hun uitrusting bevat ook - en dat is nieuw voor 2009 - een steekwerende vest. Tijdens bepaalde opdrachten moeten ze dit aandoen, bv. om 's nachts uit te rukken. In 2009 waren ze niet alleen aanwezig in de stations, maar deden ze ook nog 34.534 patrouilles in de treinen. Dat is 18% meer dan in 2008.

"Ons veiligheidsbeleid berust op drie pijlers: versterkte aanwezigheid en zichtbaarheid op het terrein, de meest geavanceerde technische ondersteuning en intensieve samenwerking met de politiediensten", aldus Marc Claeys. Dit jaar ondertekenden we daartoe 37 samenwerkingsakkoorden met steden en gemeenten, nog eens 48 zijn in voorbereiding en voor 52 zijn de eerste gesprekken aan de gang". ■

NMBS-HOLDING, MIVB, DE LIJN, TEC

Samen werken aan veiligheid

De aanbieders van openbaar vervoer kampen vaak met dezelfde veiligheidsproblemen: vandalisme, beschadiging van voertuigen, gauwdiefstallen, agressie...



Goede afspraken zorgen voor meer veiligheid.

Omdat de vervoermaatschappijen doorgaans aangrenzende of gemeenschappelijke zones in of rond stations gebruiken, werden samenwerkingsprotocollen afgesloten om de dienstverlening te optimaliseren. Zo kunnen de klanten rekenen op een betere service die coherentie en continuïteit garandeert.

De overeenkomst is ambitieus en concretiseert de samenwerking op drie niveaus: uitwisseling van informatie, preventie en acties op het terrein. De ondertekenaars willen ook een gemeenschappelijke strategie uitstippelen voor de contacten met de overheid en de diverse partners (justitie en politiediensten, het verenigingsleven, steden en gemeenten...). De CEO's van de verschillende openbaarvervoermaatschappijen (De Lijn, NMBS-Holding, TEC en MIVB) ondertekenden dit samenwerkingsprotocol in juni 2009. ■



Bewakingscameras dragen bij tot veiligheid in stations.

NMBS mikt op e-klant

“e” zou hier zowel voor ‘electronic’ als voor ‘easy’ kunnen staan. In 2009 lanceerde NMBS verschillende elektronische toepassingen om het de klanten makkelijker te maken. Informatie opvragen en krijgen in real time, één chipkaart gebruiken voor alle openbaar vervoer of je identiteitskaart voorleggen als vervoerbewijs... het zijn maar enkele mogelijkheden die NMBS aanbiedt. Internet en de gsm hebben onze maatschappij radicaal veranderd. De treinreiziger wordt met al deze nieuwe toepassingen een ‘e-klant’.

Automatisch geïnformeerd via My Train Info

My Train Info is gratis voor trein-kaartgebruikers. Die hoeven zich enkel in te schrijven via www.nmbs.be om op hun gsm automatisch boodschappen te ontvangen over eventuele vertragingen en afgeschafte of omgeleide treinen op hun gebruikelijke traject. De klant kan vier trajecten kiezen en zelf instellen vanaf hoeveel minuten vertraging hij verwittigd wenst te worden. Het systeem is zeer flexibel: je past je voorkeuren aan wanneer je maar wil.

SMS 2828

Via deze dienst krijgt de gebruiker de recentste informatie over de dienstregeling, 24u/24, 7dagen/7. Het principe is eenvoudig: de klant stuurt een sms naar het

nummer 2828 om informatie op te vragen over een specifieke spoorverbinding en hij krijgt meteen de drie snelste reisvoorstellen om zijn bestemming te bereiken. Deze info wordt in real time aangevuld, ook bij eventuele vertragingen. De (eenmalige) inschrijving gebeurt via sms en kost 0,60 euro, voor een vraag om informatie betaalt de gebruiker 0,30 euro (0,15 euro voor het versturen en 0,15 euro voor het ontvangen).

Reizen met de identiteitskaart

Sinds juni 2009 kan de klant zijn ticket - dat hij via de NMBS-site koopt - rechtstreeks inladen op zijn elektronische identiteitskaart. Een snelle, eenvoudige en ecologische manier van werken. Tickets hoeven dus niet meer afgedrukt te worden en de kans wordt ook kleiner dat je je ticket vergeet of

kwijtraakt. Momenteel is het systeem enkel beschikbaar voor de gewone treinbiljetten. In de trein toon je gewoon je identiteitskaart aan de treinbegeleider en die leest de gegevens in met zijn draagbare IBIS-computer.

MoBIB: één enkele kaart voor alle openbaar vervoer

Sinds januari 2010 bieden MIVB en NMBS de MoBIB-chipkaart aan. Die vervangt niet alleen de papieren vervoerbewijzen, maar wordt ook gebruikt als sleutel om de toegangspoortjes te openen. Dit systeem mikt op de 70.000 klanten met een gecombineerd NMBS/MIVB-abonnement. De chipkaart kan worden gevalideerd via de website of worden opgeladen aan het NMBS-loket. ■



SMS 2828* : jouw dienstregelingsinformatie in real time.

My Train Info : als abonnee ontvang je gratis informatie over jouw treinen in real time.

Info en inschrijvingen op www.nmbs.be

* 0,15 € per verzonden of ontvangen sms / 0,60 € voor de inschrijving.

Bestemming beter 

Uw info, rechtstreeks van het spoor!

Het afgelopen jaar 2009 was in vele opzichten een mijlpaal in de informatieverstrekking naar de reizigers toe. Zo lanceerde Infrabel begin 2009 zijn gloednieuwe website www.railtime.be. Deze internettoepassing biedt de reiziger een real time overzicht van het treinverkeer. Dankzij RailTime kunnen reizigers het traject van hun trein volgen en zo geïnformeerd blijven over eventuele vertragingen. Ook biedt de website algemene informatie over werkzaamheden op het spoorwegnet of andere gebeurtenissen die een impact hebben op het treinverkeer.

Sinds eind 2009 is RailTime ook beschikbaar via smartphone en RSS-feed. Maar Infrabel wil in 2010 nog verder gaan. Sinds februari 2010 is via Teletext een over-

zicht van het treinverkeer terug te vinden. Ook wordt de dienstverlening binnenkort uitgebreid met een telefonische toepassing. Met RailTime komt uw informatie rechtstreeks van het spoor!

Ook de informatieverstrekking in de stations kreeg in 2009 een nieuw kleedje. De gele affiches die de vertrekuren van de treinen weergeven in stations en onbewaakte stopplaatsen ondergingen een restyling. Dankzij de organisatie van taallabo's voor de ongeveer 400 verkeersinfobedienden, moet de informatie in de stations verder worden geoptimaliseerd. De handleiding die de verkeersinfobedienden dagelijks gebruiken bij het uitoefenen van hun job, werd in 2009 volledig vernieuwd en gebruiksvriendelijker gemaakt. Ze wordt in 2010 gelanceerd. ■



http://jobs.b-rail.be/main/n/

WIE ZIJN WIJ? WAT BIJEN WE JOU? ONZE JOBS ONZE MENSEN MEER INFO FR

Bouw mee aan de trein van morgen

ONZE VACATURES: Ontdek al onze geactualiseerde jobaanbiedingen per diploma of per activiteit.

ONZE MENSEN: Onze collega's vertellen je graag over hun job. Wil je graag meer weten over werken bij de spoorwegen? Heb je graag wat meer informatie over een specifieke job? Onze collega's vertellen je er graag over.

NIEUWS: Woensdag 16 juni 2010. Job van de week! Bankwerker mecaniciens, Centrale werkplaats Mechelen (vlak naast het station van ...)

despoorwegenwervenaan.be 1.300.675 bezoeken in 2009!

In 2009 klokte de teller van onze site “despoorwegenwervenaan.be” af op 1.300.675 bezoeken. Maar liefst 898.406 verschillende personen openden in totaal 12.670.764 pagina's met daarbij niet minder dan 84.074.734 muisklikken! Het aantal hits lag het hoogst in maart en april, toen de website met een kranten- en affichecampagne extra in de kijker stond. Dinsdag, woensdag en donderdag zijn de topdagen voor de site en in het weekend is het doorgaans iets rustiger. Elke bezoeker bekijkt tot 14 pagina's.

In de eerste zes maanden van 2010 deed de site zelfs nog beter met 14,56 geraadpleegde pagina's per persoon. De gemiddelde bezoektijd bedraagt 2'39". Ongeveer evenveel Nederlandstalige als Franstalige mensen bezoeken de site.

57% van de surfers komt via zoekmachines terecht op “despoorwegenwervenaan.be”, 24% via links op andere sites, 13% surft rechtstreeks naar de webstek en 6% belandt er via andere kanalen. Het leeuwendeel (72%) van de bezoekers gebruikt Internet Explorer, 19% gebruikt Firefox.

De bezoekers komen uit... 136 verschillende landen - vooral uit België natuurlijk (96%), gevolgd door de buurlanden. In dalende volgorde registreren we: Frankrijk, Nederland, Duitsland en Groot-Brittannië.

De website behaalt een algemene conversieratio van 1,71%. Dit is het aantal surfers die een kandidatuur indienden of bijkomende informatie vroegen.

In 2010 krijgt de website een facelift om hem nog aantrekkelijker en gebruiksvriendelijker te maken. ■



RailTime Uw info rechtstreeks van het spoor

12:06:42 WO 30 JUN 2010

WELKOM OP DE REIZIGERSINFOSITE!

Internet, dienstregelingen, informatieborden, omroepberichten, gsm...met RailTime heb je alles bij de hand!

Realtimedienstregeling: Station, Periode (12:00 - 13:00), Datum (30/06/2010), Zoeken

Kleine aanpassingen in de dienstregeling vanaf 13 juni: Om beter te voldoen aan de behoeften van de reizigers, worden vanaf zondag 13 juni kleine aanpassingen doorgevoerd in de dienstregeling.

Updates op www.spoorveiligheid.be

Stiptheid op het spoorwegnet: een complex dossier



Duidelijke aanwezigheid van nieuwe NMBS-identiteit in 'Departure Today'-zone van Brussel-Zuid.

Elke NMBS-activiteit een apart logo

Sinds 2 oktober 2009 hanteert NMBS een nieuwe merkarchitectuur. NMBS is een groot bedrijf dat de meest uiteenlopende beroepen vertegenwoordigt. Die verschillende "competentiepolen" zijn de kracht van de onderneming en vormen tegelijk de basis van haar structuur. Het was dan ook logisch dat elke pool een eigen identiteit meekreeg, maar ze behoren wel duidelijk allemaal tot de grote "NMBS-familie".

Naast de strategische en administratieve diensten omvat NMBS vier belangrijke entiteiten: Mobility, Europe, Logistics en Technics. Het merk NMBS, dat alle activiteiten overkoepelt, blijft de kern van de identiteit. Aanvullend kreeg elke entiteit een eigen benaming en kleur. Het beroemde "B"-embleem en het NMBS-logo komen in elke naam terug.

NMBS Mobility

NMBS Mobility staat garant voor de mobiliteit van de gebruikers in

het hele land. Met een nieuw, moderner en dynamischer imago wil NMBS Mobility dichter bij de klanten staan. De term Mobility verwijst naar het streven om de globale mobiliteit te bevorderen.

NMBS Europe

NMBS Europe vervoert reizigers doorheen Europa, meer bepaald dankzij de partnerships met Thalys en Eurostar of met TGV en Fyra. Ze zorgt eveneens voor de commercialisering van haar producten via verschillende kanalen: internet, de

reisbureaus en de stations. Het actierrein van deze entiteit? De naam "Europe" zegt het zelf.

NMBS Logistics

NMBS Logistics verzorgt het goedertransport per spoor naar de ons omringende landen. NMBS Logistics is het concrete resultaat van de wil om klanten een volledige service aan te bieden voor hun goederenvervoer. De entiteit omvat B-Cargo, dat als operator fungeert, de filialen IFB, RailForce en Xpedys (verantwoordelijk voor de commer-

cialisering van het aanbod).

NMBS Technics

NMBS Technics overkoepelt de verschillende werkplaatsen van het land, of ze zich nu bezighouden met de herstelling van rijkstroken, goederwagens of locomotieven. Deze entiteit staat in voor het onderhoud en de goede technische en technologische werking van de eigen treinen en ook die van bepaalde partners. NMBS Technics is belast met het beheer en de opleiding van de bestuurders en technici in de ateliers. ■



het Station, een merk!

In 2009 heeft de NMBS-Holding het merk "het Station" gelanceerd, na een grondige marktstudie. Ondertussen beantwoorden 32 van de 37 grote stations aan alle criteria.

De NMBS-Holding beheert 37 van de 545 stations en stopplaatsen verspreid over het hele Belgische spoornet. Die 37 stations krijgen samen meer dan 65% van alle reizigers over de vloer. De voorbije jaren werden verscheidene van die stations feestelijk geopend (Luik, Antwerpen) nadat ze een grondige facelift hadden gekregen dankzij renovatie- en constructiewerken. Bovendien zijn er ook nog een hele rist modernisering gepland of aan de gang.

De rol van het station evolueert. Je komt er niet meer gewoon om de trein te nemen.

Ontmoetingsplaats. Je loopt er altijd wel iemand tegen het lijf, je ontdekt er altijd wel iets nieuws. De winkeltjes en horecazaken zorgen voor bruisende activiteit en

gezelligheid. En dit op het ritme van meer dan 700 evenementen: concerten, modeshows, tentoonstellingen, tangolessen, zangkoren, rommelmarkten...

Intermodaliteit en efficiëntie. We sleutelen voortdurend aan betere aansluitingen en verbindingen met bus en tram. Het station moet bovendien vlot bereikbaar zijn vanuit de autoparkings (54.000 plaatsen in 2012) en de fietsenstallingen (20.000 plaatsen), die overigens een stuk comfortabeler en veiliger geworden zijn. Ook wie zich minder makkelijk verplaatst, vergeten we niet: de meeste grote



stations zijn uitgerust met roltrappen en liften.

Slimme tijd! In het station win je tijd. Het uitgekende winkelaanbod richt zich specifiek naar de stationsklanten. Daarnaast vind je er ook meer en meer diensten: strijkateliers, jobbemiddelingskantoren, postpunten, toeristische infobalies, fietspunten...

Bestemming: het Station. Dat is nu net de evolutie die je in de stations van de Holding ziet. Steeds meer stations beantwoorden ondertussen aan de criteria van het merk "het Station". En daar zal het niet bij blijven. Deze evolutie vertaalt zich ook in een heuse identiteit van "het Station". Heb je de kleurrijke zuilen opgemerkt bij de ingang van je station? Dan weet je dat je hier niet alleen komt om "de trein te nemen". ■



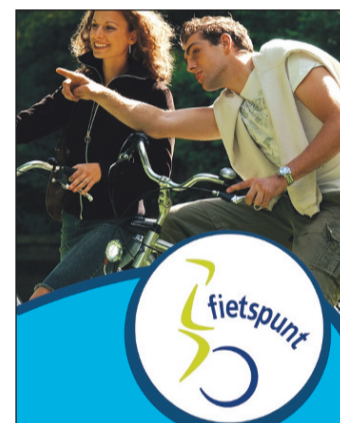
De zuilen voor station Kortrijk.

TREIN + AUTO

CAMBIO autodelen in de stations!

Het aanbod van deelauto's in de stations wordt verder uitgebreid. En daar vaart het milieu wel bij. De samenwerking, die werd bezegeld met een deelname van de NMBS-Holding in Cambio, sluit perfect aan bij de opdrachten en doelstellingen van de NMBS-Holding: een belangrijke rol spelen in het Belgische mobiliteitsbeleid en nieuwe synergieën ontwikkelen in het openbaar vervoer van het land.

Elke burger heeft zijn eigen verplaatsingsbehoeften. In het station vindt hij een ruim assortiment aan diensten die hem het leven makkelijker maken: bus, tram, metro, maar ook parkeergelegenheid voor auto's en fietsen, en fietspunten. In 2009 werd dat aanbod vervolledigd met een nieuw "ecologisch verantwoord" initiatief: Cambio. Autodelen wordt al aangeboden in Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal, -Berchem, Namen, Luik-Palais, maar het zal snel worden uitgebreid. ■



FIETSPUNT

Eindelijk ook in Wallonië!

Vandaag telt België 31 fietspunten. Fietsers kunnen er hun fiets onder toezicht achterlaten of laten herstellen. In sommige fietspunten kan je ook fietsen huren. Na Vlaanderen (27 fietspunten) en Brussel (3 fietspunten) kiest ook Wallonië uiteindelijk voor dit dynamische concept, nl. de fiets opnemen in de mobiliteitsoplossingen voor de burger. Bovendien gaat het om een sociaal initiatief.

Om fietsers een beter onthaal te bieden op de stationparkings, doet de NMBS-Holding een beroep op ondernemingen uit de sociale economie, aan wie ze het beheer van de fietspunten toevertrouwt volgens duidelijke afspraken. Met dit aanbod biedt de NMBS-Holding een complementaire dienst aan de pendelaar aan om zo het gebruik van de fiets in combinatie met het openbaar vervoer te stimuleren. ■

Uw comfort, de rode draad in onze strategie

Als onafhankelijke infrastructuurbeheerder is Infrabel eigenaar van niet minder dan 339 onbewaakte stopplaatsen. Om het comfort van de reizigers progressief te verbeteren, liet Infrabel een tevredenheidsenquête uitvoeren bij de reizigers die van deze stopplaatsen gebruik maken. Dankzij deze enquête kon Infrabel de reiziger inspraak geven in de moder-

nisering van zijn stopplaatsen.

In 2009 lanceerde Infrabel dan ook een proefproject in de stopplaatsen van Beersel, Havré en Bordet. De informatiedragers en het visuele materiaal werd in deze drie stopplaatsen grondig heracht. Dankzij de informatietotem bij iedere ingang en op de perrons, beschikken de reizigers er voort-

aan over alle nodige informatie over hun traject. Ook de veiligheid van de reizigers werd met een SOS-knop op de totem niet uit het oog verloren.

De extra maatregelen werden positief onthaald door de reizigers die van deze 3 stopplaatsen gebruik maken. Daarom heeft Infrabel beslist om vanaf 2011 alle

onbewaakte stopplaatsen te moderniseren. Naast de verbetering van de zichtbaarheid en de reizigersinformatie in de stopplaatsen, wordt ook het comfort verhoogd door het plaatsen van extra zitbanken en het vernieuwen van de schuilhuisjes. Een betere verlichting moet ook bijdragen tot een groter veiligheidsgevoel. ■

Verantwoordelijke uitgever
Erik Sclep, Communicationmanager
NMBS-Holding
Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel

Juni 2010

Foto's NMBS-Groep
Leo Goossenaerts, Denis Moinil,
Tom D'Haenens

Drukkerij Cartim

Lay-out H-CO.01

gedrukt op milieuvriendelijk papier.
Niet op de openbare weg gooien aub.

31.309 kandidaturen via www.despoorwegenwervenaan.be

1.873 nieuwe medewerkers aangeworven in 2009 en daar blijft het niet bij: de NMBS-Groep is de grootste werkgever en de grootste investeerder van het land.

In 2009 wierf de NMBS-Groep 1.873 nieuwe medewerkers aan. "En de groep zal dit aanwervingsritme de komende tien jaar aanhouden, verduidelijkt Mireille Protin, verantwoordelijke aanwerving en selectie bij de spoorweggroep. Dit ligt onder meer aan de leeftijdspiramide van het personeel: tegen 2020 gaat 55% van het personeel met pensioen. Bovendien heeft de NMBS-Groep voor zijn talrijke ambitieuze toekomstprojecten gemotiveerde mannen en vrouwen nodig".

Elektromechaniciëns en ingenieurs

Binnen de NMBS-Groep bestaan er meer dan 300 verschillende beroepen. Dat maakt de aanwervingsoverdracht er niet eenvoudiger op, vooral omdat de NMBS-Groep zes beroepen zoekt die tot de top 10

van de knelpuntberoepen behoren. De concurrentie om die werknemers woedt dan ook hevig. Voorbeeld: elektromechaniciëns en ingenieurs. « De voorbije vijf jaar hebben we ongeveer 1000 elektromechaniciëns aangetrokken. Een heuse krachttoer in een land waar de scholen maar weinig technisch gediplomeerden afleveren. Ingenieurs hebben in België keuze te over: ons land blijft dit jaar aankijken tegen 2500 niet-gevulde vacatures voor ingenieur ».

De NMBS-Groep zal dus behoorlijk wat ellebogenwerk moeten verrichten op die arbeidsmarkt. Werende campagnes, nadrukkelijke aanwezigheid op beurzen, bezoeken aan scholen... alles wordt in het werk gesteld om jonge en minder jonge mensen warm te maken voor een job bij de NMBS-Groep.

De spoorwegen hebben tal van troeven in huis:

- Werkzekerheid. In tijden van economische crisis zorgt die zekerheid voor sereniteit en levenskwaliteit.
- Opleiding verzekerd. In 2009 besteedde de NMBS-Groep 6,49% van zijn loonmassa aan opleidingen.
- Werken in team. Met specifieke functiebeschrijvingen en veel teamspirit.
- Persoonlijke ontwikkeling binnen het bedrijf. In 2009 veranderden 7.743 medewerkers van job en gaven zo een nieuwe wending aan hun loopbaan.
- Aantrekkelijke loonvoorwaarden, aangevuld met gratis spoorvervoer.
- Een zinvolle baan. Werken bij de NMBS-Groep is meewerken aan ambitieuze projecten voor maatschappij en milieu.

31.309 kandidaturen online

In 2009 liepen er via de website www.despoorwegenwervenaan.be 31.309 elektronische kandidaturen binnen. "De kandidaten worden vervolgens uitgenodigd voor selectieproeven voor bepaalde functies. Maar ook met motivatie, ontwikkelingspotentieel en bekwaamheden wordt rekening gehouden. Zodra ze aangeworven zijn, worden de nieuwe collega's begeleid door een coach". Zo wordt de ervaring, het intellectueel en manueel patrimonium van de onderneming doorgegeven. En precies dankzij al die verzamelde knowhow is België al sedert 1835, het begin van het spoorwegverhaal op het Europese continent, koploper op het vlak van spoorwegevolucie.

EVENEMENTEN IN STATIONS

"De nacht van het station": uitverkocht!

Stations zijn uitgegroeid tot bruisende ontmoetingsplaatsen in het hart van de stad waar altijd wel iets te beleven valt. Het bewijs werd eens te meer geleverd tijdens "De nacht van het station". Op 14 november veranderden de stations van Antwerpen-Centraal, Brussel-Centraal en Luik-Guillemins enkele uren in heuse muziektempels met bekende Belgische en internationale dj's. Al enkele dagen na de start van de (gratis) inschrijvingen via internet was de avond uitverkocht. "De nacht van het station" is een origineel en dynamisch concept dat de gelegenheid biedt om stations eens op een andere manier te ontdekken. Meer dan ooit vormen stations immers het kloppende hart van de stad. Altijd staat er wel iets te gebeuren: tentoonstellingen, concerten, festivals... Stations zijn echte ontmoetingsplaatsen geworden. Voor de NMBS-Holding is het evenement ook een uitstekende gelegenheid om als grootste werkgever van het land een jong publiek te bereiken en zich van zijn meest dynamische kant te laten zien. ■

Word een van onze nieuwe collega's



MILIEU

Met de trein naar Kopenhagen!

De NMBS-Holding en NMBS waren actief betrokken bij de "Trein naar Kopenhagen", een initiatief van de UIC (Internationale Spoorwegunie) in samenwerking met het WWF. Die klimaatrein bracht 400 experts in klimaatopwarming naar de Deense hoofdstad, voor de "Cop 15", de Conference of Parties. De hele wereld was op de afspraak om over de gevolgen van klimaatverandering te spreken.

De symbolische "treinchef" van de "Climate Express" was Jean-Pascal van Ypersele, professor aan de UCL en vicevoorzitter van het IPCC (Intergouvernementeel Panel inzake Klimaatsverandering), dat in 2007 de Nobelprijs voor de vrede kreeg. Tijdens de treinrit werd er... gewerkt. Drie van de twaalf rijtuigen waren ingericht voor conferenties, interviews of vormden gezellige ontmoetingsruimten voor experts, beleidsmakers en journalisten. De trein als meest duurzame manier om naar Kopenhagen te reizen.

Naar aanleiding van dit evenement lanceerden NMBS en NMBS-Holding een brede campagne naar de pendelaars met de slogan: "Bedankt. Kiezen voor de trein is kiezen voor de planeet". ■

NMBS-Groep

INFRABEL
Right On Track

HOLDING

NMBS

Ontdek al onze vacatures op

www.despoorwegenwervenaan.be

