

1995: nieuwe start voor NMBS

In de loop van 1995 heeft de NMBS een plan uitgewerkt, onderhandeld en goedgekeurd dat de grondslag vormt voor een nieuwe start. Doel van het plan is tegen 2005 het financiële evenwicht bereiken en de onderneming op de ver-voermarkt in een degelijke concurrentiepositie brengen.

De NMBS sluit het jaar af met een winst van een half miljard frank. Dit resultaat werd bereikt door het tekort op de bedrijfsrekening (2,6 miljard) en een tekort op de financiële resultaten (2,4 miljard) te compenseren met uitzonderlijke op-brengsten ter waarde van 5,6 miljard frank. De balans vertoont een daling van de rechtstreekse bedrijfskosten. Dit is één van de gevolgen van de inspannin-gen die de hele onderneming heeft geleverd om de werkingskosten te drukken. Op die manier is de NMBS er niettegenstaande de moeilijke periode die zij doormaakt in geslaagd nieuwe mogelijkheden te scheppen en de weg in te slaan voor een nieuwe start.

De resultaten van het internationale reizigersverkeer zitten duidelijk in de lift. Dit bewijst dat de opties die de beheerders namen, toen zij beslisten voor dit aan-bod het beste materieel te kiezen en de beste service aan te bieden die de on-dernehmung momenteel kan leveren, doeltreffend zijn. De resultaten laten er geen twijfel over bestaan dat de voltooiing van de moderne infrastructuur aan deze sector nog voor het einde van de eeuw een stevige nieuwe impuls zal ge-ven. De verbetering van het onthaal en een zo goed mogelijk afstemmen van het aanbod op de wensen van de verschillende bevolkingsgroepen zal een goede ondersteuning zijn voor de modernisering van de lijnen van het binnen-landse net. Dit komt vooral ten goede aan de reizigers die zich dagelijks binnen onze grenzen verplaatsen.

De nieuwe start voor het goederenvervoer kwam er in de laatste weken van 1995. Toen werd een eerste multifunctioneel platform in dienst genomen. Dit luidt een tijdperk in van samenwerking met andere vakmensen uit de vervoer-sector om een volledig aanbod van eind tot eind tot stand te brengen. De ver-zenders hoeven zich op die manier om niets anders te bekommeren dan om de productie van de goederen. Wij staan in voor het vervoer ervan. Deze concen-tratiepunten zijn noodzakelijk voor het binnenlands verkeer. Op termijn echter kunnen zij, dank zij de ruime waaier van diensten die zij aanbieden, nieuwe klanten voor de internationale kwaliteitsverbindingen, zoals die met Eurailcargo-label, naar het spoor halen. Samen met het intermodaal vervoer dat nog steeds gunstig evolueert beschikt het spoor zo over een aantal troeven om een

n m b s
p e r s &
p u b l i c
r e l a t i o n s
f r a n k r i j k -
s t r a a l 85
1 0 7 0
b r u s s e l

t e l e f o o n
02/524 20 34
t e l e f a x
02/525 40 45

belangrijke rol te spelen in de mobiliteit die naar het einde van de eeuw toe nog zal toenemen.

De nieuwe start voor het stukgoedvervoer uit zich in twee belangrijke feiten: de inwerkingstelling van het nationale sorteercentrum en de eerste stappen op de internationale markt met een aanbod van snelpost naar en van Parijs en Londen. ABX Transport werkte ook een aantal informatica-toepassingen uit die de commercialisering van de "vervoer"-produkten ondersteunen. De afdeling "stukgoed" is bijgevolg gewapend om haar positie van marktleider te vrijwaren zoniet te verbeteren in deze sterk concurrentiële sector.

De diagnose die de onderneming over haar eigen toekomst heeft gesteld, de oplossingen die zij heeft uitgewerkt om het pleit te winnen en de steun die zij van de gemeenschap en van de overheid kreeg zijn het bewijs van de vaste wil van de NMBS om zowel binnen de landsgrenzen als daarbuiten een belangrijk deel van de mobiliteit voor haar rekening te nemen.

n m b s
p e r s &
p u b l i c
r e l a t i o n s
f r a n k r i j k -
s t r a a t 85
1 0 7 0
b r u s s e l

t e l e f o o n
02/524 20 34
t e l e f a x
02/525 40 45

FINANCIEN

De bedrijfsrekening, met uitzondering van heffingen en transferten naar belastingvrije reserves, wordt in 1995 afgesloten met een winst van 506 miljoen frank (in 94 was er 1.386 miljoen verlies).

Gewone resultaten: - 5,123 miljard frank (1994: -3,933)

Uitzonderlijke resultaten: + 5,629 miljard frank (1994: + 2,547)

(in miljoen frank)	1995 resultaten	1994 resultaten	Vershil 95 - 94
Zakencijfer	46.561	45.566	+ 995
reizigers en bagage binnenvoer	25.034	24.134	+ 900
(waarvan tariefcompensaties)	(13.829)	(12.924)	(905)
internationaal	3.168	2.758	+ 410
diversen	391	234	+ 157
wagenladingen	11.894	12.406	- 512
ABX	2.265	2.269	- 4
diversen	3.809	3.765	+ 44
Rechtstreekse bedrijfskosten	42.945	43.370	- 425
personeel	47.534	48.224	- 690
energie	3.133	3.123	+ 10
stoffen	3.277	3.554	- 277
andere kosten	14.164	12.147	+ 2.017
diversen	495	378	+ 117
staatsbijdragen 2e opdracht en art. 40	(25.658)	(24.056)	(- 1.602)
Brutobedrijfsoverschot	+ 3.616	+ 2.196	+ 1.420
Toevoegingen	6.252	6.454	- 202
aan de afschrijvingen	5.755	6.184	- 429
diversen	497	270	+ 227
Bedrijfsresultaat	- 2.636	- 4.258	+ 1622
Financiële resultaten	- 2.487	+ 325	- 2.812
financiële opbrengsten	3.917	6.890	- 2.973
niet recurrent	909	4.439	- 3.530
recurrent	3.008	2.451	+ 557
financiële kosten	6.404	6.565	- 161
netto interesten	4.796	5.244	- 448
wisselverliezen en omrekeningsresultaten	1.269	876	+ 393
diversen	339	445	- 106
Gewone resultaten	- 5.123	- 3.933	- 1.190
Uitzonderlijke resultaten	+ 5.629	+ 2.547	+ 3.082
Netto resultaten	+ 506	- 1.386	+ 1.892

n m b s
p e r s &
p u b l i c
r e l a t i o n s
f r a n k r i j k -
s t r a a t 85
1 0 7 0
b r u s s e l

t e l e f o o n
02/524 20 34
t e l e f a x
02/525 40 45

De investeringen

In 1995 investeerde de NMBS 38.147 miljoen frank, wat 22,2 % meer is dan in 1994 (31.228 miljoen frank). De werken en aankopen werden voor 18.449 miljoen frank door de NMBS zelf gefinancierd tegenover 18.278 miljoen frank in 1994 (een stijging met 0,93 %), voor 18.567 miljoen frank door het Ministerie van Verkeerswezen en Infrastructuur, d.i. 51,6 % (12.251 miljoen frank in 1994) en voor 1.132 miljoen frank door derden.

In 1995 zijn de investeringen, naargelang de aard en de oorsprong van de financiering onder te brengen als volgt:

(In miljoen frank)	Totaal	Financiering		
		NMBS	Ministerie van Verkeerswezen en Infrastructuur	Andere derden
Infrastructuur				
klassieke	9829	668	8.879	282
hst	17.103	15.224	1.130	749
totaal	26.932	15.892	10.009	1.031
Rollend materieel				
klassieke	9.350	1.001	8.349	
hst	1.295	1.294		1
totaal	10.645	2.295	8.349	1
Andere				
klassieke	561	253	209	99
hst	9	9		
totaal	570	262	209	99
Totaal				
klassieke	19.740	1.922	17.437	381
hst	18.407	16.527	1.130	750
totaal	38.147	18.449	18.567	1.131

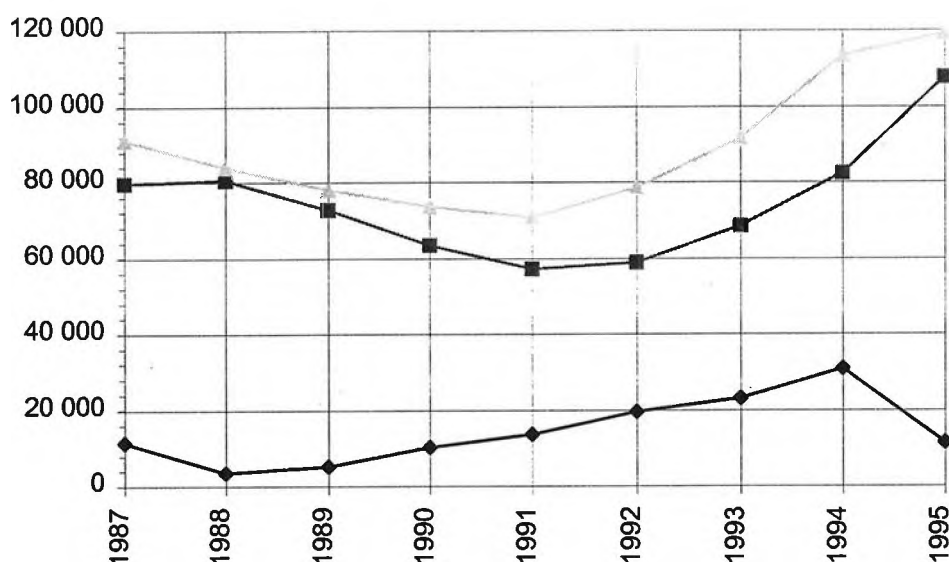
De schuld

De evolutie van de schuld vergeleken met 31 december 1994 vloeit voort uit:

- ☐ voor -27,724 miljard frank uit de terugbetaling van leningen;
- ☐ voor + 39,770 miljard frank uit het afsluiten van nieuwe leningen;
- ☐ voor - 6,285 miljard frank alternatieve financieringen, evenals de conversieverschillen debiteurs-crediteurs.

De evolutie van de schuld (in miljoen frank)

	op korte termijn	op lange termijn	totaal
1995	11.417	107.722	119.139



Resultaten voor de opdrachten van openbare dienstverlening

De netto-resultaten voor de sectoren die belast zijn met de opdrachten van openbare dienstverlening belopen voor 1995: - 921 miljoen frank d.i.- 547 miljoen frank gewone resultaten en - 374 miljoen frank uitzonderlijke resultaten

(in miljoen frank)	Binnenlands reizigersverkeer	Infrastructuur
Bedrijfsopbrengsten		
Tariefopbrengsten en nevenopbrengsten	11 371	555
Financiële opbrengsten	353	2 102
Staatscompensaties	13 849	25 622
	25 573	28 279
Bedrijfslasten	24 747	29 652
Gewone resultaten	826	-1 373
Uitzonderlijke resultaten	15	-389
Netto resultaten	841	-1 762

PERSONENVERVOER

Internationaal in de lift

Binnenlands verkeer

De omzet uit het binnenlands reizigersverkeer beliep in 1995 11,206 miljard frank en bleef hiermee op hetzelfde niveau als in 1994. De omzet van de treinkaarten steeg weliswaar met 1,8 % maar deze gunstige evolutie werd geneutraliseerd door de daling van de omzet van biljetten (-1,6 %). In 1995 werden de B-Dagtrips en B-Evenementen extra in de schijnwerpers geplaatst wat resulteerde in een omzetstijging voor deze producten van meer dan 50 %. Het omzetcijfer van de treinkaarten voor het woon-werkverkeer steeg met 1,5 %, dat van de schooltreinkaart met 3,6 %.

Tot september kende het verkeer een gunstige evolutie. Nadien onderging het de nadelige invloed van de stakingen van oktober en november 1995. Als compensatie voor het ongemak ontvingen de treinkaarthouders "Sorry Passen" geldig voor een heen- en terugreis voor twee personen. In totaal werden 311 000 zulke passen uitgereikt.

Op 1 februari 1995 werden de tarieven van het binnenlands verkeer aangepast overeenkomstig artikel 54 van het beheerscontract tussen de NMBS en de Staat. Het basistarief in tweede klas (biljetten en treinkaarten) voor de gemiddelde afstand (38 km) werd met 1,6 % verhoogd.

Kwaliteit van de dienstverlening

Ook in 1995 werd de kwaliteit van de NMBS-dienstverlening van nabij gevolgd. Drie-maandelijks enquêtes peilden bij in totaal 18.774 klanten naar hun tevredenheid over de geboden diensten. De enquête behelsde het hele net. Opdat de resultaten ervan vergelijkbaar zouden zijn met die van het vorige jaar, werd zij volgens dezelfde methodologie gevoerd.

Voor het geheel van haar dienstverlening kreeg de NMBS 6,9 op 10 t.o.v. 7 in 1994. De lichte daling vindt haar verklaring in de resultaten voor de winterperiode. Tijdens deze periode ligt de score altijd al wat lager maar in 1995 was de daling groter dan gewoonlijk, onder meer onder invloed van een aantal uitzonderlijke gebeurtenissen. Ondanks de geleverde inspanningen blijft de waardering voor de netheid van de treinen laag. De informatie in de treinen scoort beter dan in 1994 maar blijft toch één van de zwakste facetten van de dienstverlening.

Niettegenstaande de regelmaat van de treinen lichtjes daalde, geven de klanten hiervoor een betere score. Blijkbaar mag de NMBS op begrip rekenen voor de moeilijke omstandigheden waarin zij vaak moet werken. Verheugend is ook dat het stations- en treinpersoneel in 1995 opnieuw een gunstige beoordeling kreeg: hen werd respectievelijk 7,1 en 7,6 op 10 toegekend.

De relatie met de klant

Een goede kennis van de voorwaarden van het vervoercontract ruimt reeds bij voorbaat een hele reeks misverstanden uit de weg en draagt dus bij tot een goede relatie met de klanten. Daarom publiceerde de NMBS in 1995 de brochure "Op het goede spoor" waarin de belangrijkste punten van de "Algemene voorwaarden voor het vervoer van reizigers en bagage" zijn samengevat. De geïnteresseerde lezer kon de volledige tekst van deze voorwaarden gratis krijgen bij de inlichtingsbureaus in de stations of aanvragen bij het Departement Personenvervoer.

In 1995 werd het geduld van de klanten herhaaldelijk op de proef gesteld. Meest opvallend waren uiteraard de gevolgen van de stakingsacties en van de brand in het seinhuis van Brussel-Noord. Het aantal klachten steeg dan ook tot 15 000. Wel dient opgemerkt dat de toename van het aantal klachten ook deels zijn verklaring vindt in het op ruime schaal kenbaar maken van het adres van de dienst Na-verkoop.

Internationaal verkeer

In 1995 realiseerde het internationaal verkeer een omzet van 3,168 miljard frank, een toename van 14,8 % t.o.v. 1994. Dit hoge percentage dient enigszins genuanceerd. Het is immers vertekend omdat de Eurostar-dienst pas de laatste weken van 1994 operationeel was. Toch kan het internationaal verkeer in 1995 ook zonder de Eurostar-resultaten rekenen op een groei van 7,7 %.

In het klassieke internationaal verkeer werd een resultaat van 908 miljoen reizigers-kilometers geboekt; Eurostar realiseerde 63 miljoen reizigers-kilometers.

Sinds de lancering van deze hogesnelheidsdienst op 14 november 1994, is 1995 het eerste volledige kalenderjaar van commerciële exploitatie voor Eurostar. Over het hele jaar werden voor de verbinding Brussel - Londen in totaal 655.203 reizen "enkel" verkocht. Het aanbod op deze verbinding werd geleidelijk aan uitgebouwd:

- van 14 november 1994 tot 22 januari 1995: 2 treinen heen en terug per dag,
- van 23 januari tot 27 mei 1995: 3 treinen heen en terug per dag,
- van 28 mei 1995 tot 23 september 1995: 5 treinen heen en terug per dag,
- vanaf 24 september 1995: 6 treinen heen en terug op week- en zaterdagen en 5 op zondagen.

1995 mag dan ook beschouwd worden als het feitelijke introductiejaar van Eurostar. Een verdere verhoging van de frequentie in de loop van 1996 door de invoering van een bijkomende Eurostar in beide richtingen, moet het aanbod in de toekomst nog aantrekkelijker maken. Speciale aandacht wordt geschonken aan de aansluitingen naar Nederland en Duitsland, markten waar de commercialisering in volle ontwikkeling is. Uiteindelijk zal Eurostar pas vanaf 1998, bij de voltooiing van de nieuwe lijn in België, zijn troeven volledig kunnen uitspelen: in dat opzicht zijn 1996 en 1997 overgangsjaren naar een volwaardige commerciële exploitatie, met parkingfaciliteiten aan de terminal van Brussel-Zuid, businesslounge en de invoering van een loyaltyprogramma.

In januari 1995 werden de TEE-treinen op de verbinding Brussel-Parijs vervangen door hst-stellen. Het betere comfort en de grotere regelmaat van deze treinen resulteerde in een toename van het aantal reizigers waardoor de negatieve trend van de laatste jaren werd doorbroken. Ongeveer 17.500 reizigers hebben gebruik gemaakt van het nieuwe aanbod Brussel-Nice met hst.

De stakingsacties op het Franse net hebben het internationaal verkeer negatief beïnvloed. Niet alleen werd een aantal treinen met bestemming Frankrijk afgeschaft; ook andere treinen liepen heel wat vertraging op als gevolg van omleidingen.

Op 1 juni werden de tarieven met gemiddeld 4,15 % verhoogd.

In september 1995 kwam, in samenwerking met de SNCF en de regio Nord-Pas de Calais, een nieuwe treinkaart-formule tot stand. Deze zogenaamde *Trampoline* is geldig voor korte, grensoverschrijdende trajecten in tweede klas, tussen de stations op de verbindingen Doornik-Rijsel en Kortrijk-Rijsel. De Trampoline-treinkaart, die zowel voor een week als voor een maand kan worden verlengd, maakt deze korte grensoverschrijdende trajecten financieel heel wat aantrekkelijker.

Verkoop

De betaling met bank- en kredietkaarten via C-ZAM werd in 1994 uitgetest in 4 piloot-stations en in de loop van 1995 uitgebreid tot de 23 belangrijkste stations met internationale verkoop. Deze faciliteit wordt zowel voor betalingen in het binnenlands als internationaal verkeer aangeboden. In 1996 zal de C-ZAM-apparatuur ook in de overige stations met internationale verkoop geplaatst worden.

Contracten

Met vele bedrijven en openbare diensten werden Bulkcontracten afgesloten. In het raam van deze contracten kopen zij een groot aantal biljetten wat enerzijds de distributiekosten van de NMBS en anderzijds de administratieve kosten van die klanten gevoelig vermindert.

Het aantal contracten met administraties voor aflevering van treinkaarten aan hun personeel tegen betaling van de prijs, vermindert met de patronale bijdrage, nam eveneens toe. De patronale kost, vermeerderd met een toeslag van 10 % voor administratieve kosten, wordt gefactureerd aan het betrokken organisme.

Met diverse openbare instellingen en autonome overheidsbedrijven werden contracten afgesloten waardoor hun personeel een deel van zijn binnenlandse verkeersvoordelen kan omruilen tegen Eurostarbiljetten. Zodoende vindt een nieuw publiek de weg naar Eurostar.

n m b s
pers &
public
relations
frankrijk-
straat 85
1 0 7 0
brussel

telefoon
02/524 20 34
telefax
02/525 40 45

ABX

Een nieuwe start

ABX noteerde in 1995 een status quo op niveau van het zakencijfer en een lichte stijging van het aantal zendingen.
Dit overgangsjaar bracht verschillende belangrijke gebeurtenissen met zich mee.

Opstarten van het nieuwe sorteercentrum.

In september 1995 ging het nieuwe sorteercentrum van ABX Transport te Brussel-Klein-Eiland van start. Het is gekoppeld aan een nieuwe computerspitstechnologie. Dankzij dit systeem heeft ABX Transport een betere kwaliteit en meer produktiviteit en prestaties kunnen verwerven.

Naast deze start heeft ABX Transport ook tal van fundamentele computertoepassingen ontwikkeld zoals het incoderen en het etiketteren. Beide toepassingen werden tevens versterkt door het creëren en ontwikkelen van een informatica-produkt dat gratis ter beschikking van onze klanten wordt gesteld : ABX-LINK.

Andere toepassingen die nog krachtiger zijn en op maat ontwikkeld werden door ABX transport, zoals o.a. picking, werden eveneens aangeboden aan onze voornaamste klanten. Via picking maakt ABX de zendingen klaar voor de afzender. Via een ABX-Link bestand gaat ABX Transport de bulkzendingen automatisch opsplitsen in de werkelijke zendingen volgens de instructies van de afzender.

De Europese ontwikkeling.

ABX Transport heeft een studie op gang gezet over de Europese ontwikkeling van haar twee voornaamste producten (producten A/B en Rechtstreeks Vervoer). ABX is van plan eerst en vooral haar producten op Benelux-niveau te ontwikkelen en vervolgens voor de rest van Europa.

ABX Transport is op zoek naar partners in die landen, die dezelfde filosofie hanteren en die het "stukgoedverkeer over de weg " als voornaamste activiteit bezitten.

Eurodoc

Dit product werd in september '95 op de markt gebracht door 3 spoornetwerken en aan ABX Transport toevertrouwd voor België. Logistiek gezien steunt het op de hst's en Eurostar teneinde de kans te bieden aan de Belgische klanten om dezelfde dag nog een omslag te laten leveren in 2 belangrijke Europese hoofdsteden: Parijs en Londen. Dit product van hoge kwaliteit schenkt aan ABX de mogelijkheid om zich te nestelen in een gespecialiseerde sector en zo één van de zeldzame operators te worden die een dergelijke service kan aanbieden.

n m b s
pers &
public
relations
Frankrijk-
straat 85
1070
brussel

telefoon
02/524 20 34
telefax
02/525 40 45

GOEDERENVERVOER

De resultaten

De zwakke economische activiteit, met een daling van de vraag naar vervoer tot gevolg, en de steeds heviger wordende concurrentie tussen de diverse transportmodi, hebben de resultaten van het goederenverkeer per wagenlading gedurende het jaar 1995 negatief beïnvloed.

Tijdens het eerste kwartaal 1995 heeft de groei die in 1994 waargenomen werd, zich doorgezet, weliswaar aan een vertraagd ritme. Gedurende de rest van het jaar heeft de slechtere conjunctuur zich duidelijk laten voelen. De sociale acties eind 95 in België en vooral in Frankrijk hebben eveneens bijgedragen tot de mindere resultaten.

In vergelijking met 1994 wordt de volgende evolutie waargenomen:

- ☐ in vervoersvolume: 59,7 mln. ton (- 5,4 %)
- ☐ in vervoerseenheden: 7.287 mln. ton-km (- 9,8 %)
- ☐ in omzet (netto-ontvangsten): 11894 mln. BEF (- 4,1 %)

Sectoriële analyse (winst en verlies 1995 t.o.v. 1994)

PRODUKTOEGROEPEN	TON	TON-KM
Automobielenrijverheid	7,60 %	13,40 %
Bouwmaterialen en steengroefprodukten	3,90 %	5,40 %
Diverse produkten	0,83 %	- 0,47 %
Gecombineerd en speciaal vervoer	- 0,1 %	- 6,5 %
Metaalprodukten	- 3,20 %	- 6,10 %
Scheikundige produkten en meststoffen	- 5,70 %	- 6,70 %
Vaste brandstoffen	- 6,90 %	- 8,50 %
Petroleumprodukten	- 12,40 %	- 14,60 %
Ertsen	- 12,90 %	- 24,20 %
Landbouw- en voedingsprodukten	- 15,30 %	- 15,30 %

Markante feiten

☐ Autosector

Ondanks de eerder aarzelende evolutie van de automobielsector in Europa en de zwakke verkoop in België, haalt het spoorvervoer van nieuwe auto's meer dan behoorlijke resultaten: stijging van de invoer en uitvoer, zowel over land als over zee.

☐ Bouwmaterialen en steengroefprodukten

Sterke toename van de uitvoer van krijt, kalksteen en ruwe dolomiet richting Frankrijk. Stijging van de uitvoer van calciumcarbonaat vanuit Wezet naar Frankrijk en Duitsland in volledige treinen naar rato van 100.000 ton.

Een belangrijk nieuw vervoer volgens de ACTS-techniek, ten belope van 90.000 ton, van te behandelen vervuilde aarde tussen Luxemburg en Nederland en vice versa.

☐ Diverse produkten (hout, papier,...)

Drie "hout"stations zijn operationeel: Aarlen, Bertrix en Marloie. Na het ineensinken van de houtprijzen de afgelopen jaren (stormen van begin 1992, de devaluatie van de Scandinavische munten, het verschijnen van Oosteuropese producenten op de markt), beginnen de professionals van de sector opnieuw uit te voeren. Dit leidt tot een nieuw verkeer van boomstammen in regelmatige gesloten treinen naar Italië.

Zoals in 1994 is er een stijging van het vervoer van papier en cellulose geweest. De Antwerpse haven heeft een belangrijke plaats ingenomen in de overslag en de opslag van papier en cellulose uit Skandinavië en Finland. Vanuit Antwerpen worden volledige treinen ingelegd richting Zuid-Europa.

☐ Speciaal vervoer

Zeker vermeldenswaard is het vervoer van betonnen balken (28 balken van 125 ton per stuk) vanuit Ciney en Mechelen naar de hst-werf in Lot.

☐ Metaalprodukten

Het schrootvervoer in binnenlands verkeer en de invoer te land (vanuit Frankrijk, Duitsland en Nederland) zit duidelijk in de lift: positief gevolg van de ingebruikneming van elektro-ovens bij de Belgische staalondernemingen. Voor 1996 wordt op een verdere toename van dit verkeer gehoopt. Er is scherpe concurrentie van de binnenvaart. Vermindering van de maritieme in- en uitvoer van halfafgewerkte produkten ten voordele van het verkeer tussen de staalbekkens. Door het stopzetten van de synergie tussen de Waalse en Luxemburgse staalbedrijven loopt de invoer over land terug. De positieve evolutie die bij het vervoer van afgewerkte produkten aanvankelijk vastgesteld werd, wordt tenietgedaan door de stakingen bij de Franse spoorwegen eind 1995. De zwakke Amerikaanse dollar hypothekeert de "grote uitvoer" vanuit Duitsland en Frankrijk via onze havens.

Er is ook een toename van het vervoer van buizen vanuit Frankrijk voor uitvoer via Antwerpen.

☐ Scheikundige produkten en meststoffen

De stagnerende economische conjunctuur vanaf medio 1995 en de stakingen in de maand december zijn niet vreemd aan de negatieve evolutie van de vervoerscijfers. De neerwaartse evolutie van het meststoffenvervoer per spoor is duidelijk stopgezet. De consumptie herneemt gevoelig.

☐ Vaste brandstoffen

Volgende punten zijn aan te stippen:

- sterke daling van het vervoer van steenkool naar de elektriciteitscentrales ingevolge de overschakeling naar gascentrales;

- vermindering van het cokesvervoer door de ingebruikneming van elektrische ovens ter vervanging van de klassieke hoogovens. Daarnaast is er echter de belangrijke ontwikkeling van het cokesvervoer vanuit Vlissingen en Sluis naar Duinkerke.

☐ Vloeibare brandstoffen

Daling van de uitvoer van lichte produkten, zowel richting Zwitserland als richting Luxemburg als gevolg van de ongunstige economische omstandigheden en van de concurrentie van andere petroleummaatschappijen.

Het vervoer van zware petroleumprodukten in het binnenland is toegenomen. De uitvoer naar Luxemburg is volledig verdwenen door de overschakeling op elektrische staalovens. Ontwikkeling van het gasvervoer van en naar Duitsland, Nederland en Frankrijk.

☐ Ertsen

Na de buitendienststelling voor onderhoud van een hoogoven in 1994, gaat de invoer van overzeese ijzererts bestemd voor de Belgische staalindustrie opnieuw in stijgende lijn. Daarentegen dient een daling van het verkeer naar Luxemburg en Frankrijk opgetekend door het gewijzigd staalproductieprocédé en de veranderende bevoorradingspolitiek. Het vervoer van non-ferro-erts blijft stabiel.

☐ Landbouw-en voedingsprodukten

Toename met zowat 10 % van het verkeer van bananen uit overzeese gebieden naar Duitsland en Oostenrijk; meer dan een verdubbeling van het vervoer van aardappelen naar Duitsland en Zwitserland. Het bietenvervoer is eveneens toegenomen. De stijging was wellicht nog sterker geweest indien de stakingen van het jaareinde er niet geweest waren.

Sinds oktober 1995 is er een nieuw belangrijk suikervervoer van start gegaan tussen Châlons-sur-Marne en Zeebrugge. Een en ander kan niet beletten dat de invoer van suiker vanuit Frankrijk globaal gezien daalt door de toename van de opslagcapaciteit in Frankrijk zelf (silo's in Calais, Rouen, Duinkerke).

Verder dient vermeld dat het vervoer van maïs, mout, meel en mineraal water daalt.

☐ Gecombineerd vervoer

Na twee jaar van reële groei, constateert men een afname van het internationaal verkeer in 1995. De globale vermindering kon echter beperkt worden door de creatie van een nieuw produkt PORT EXPRES: dagelijkse treinen tussen Rotterdam en Antwerpen (sinds 28.05.1995).

Het verkeer dat via DRY-PORT Muizen loopt heeft aan belang gewonnen.

In binnenlands verkeer dient een zekere toename vermeld. Sedert 1/4/1994 werd een nieuw produkt ingevoerd: RAIL-BARGE. Dit zijn Shuttle-treinen tussen Antwerpen en Zeebrugge.

Kwaliteitshandvest

Zoals eerder met SIDMAR werd in oktober 1995 een "Kwaliteitshandvest" tussen COCKERILL-SAMBRE en de NMBS ondertekend om de wederzijdse engagementen te bekrachtigen met het oog op een verhoging van de kwaliteit van het vervoer van en naar alle produktievestigingen van de staalgroep.

Projecten voor 1996

VERBETERING VAN HET VERVOERAANBOD

- ☐ Eurailcargo Nieuwe Eurailcargo-trein "CARAD" vanaf juni 1996 op de verbinding België-Nürnberg (5x per week), met mogelijke aansluiting naar Tsjechië.
- ☐ Multifunctioneel spoorplatform (MSP) Onder een MSP verstaan we een locatie waar spoorwegwagens kunnen geladen of gelost worden en waar naargelang het geval bijkomende diensten zoals o.m. de organisatie van eindvervoer, opslagfaciliteiten en distributieactiviteiten aan de klant kunnen worden aangeboden. Na Boom, dat begin 1996 open ging, wordt verder gegaan met het ontwikkelen van MSP's (Multifunctionele Spoor Platforms): o.a. in Kortrijk, Féluy, Genk en Schaarbeek.
- ☐ Spooraansluiting Valvert Aanleg in de loop van 1996 van de spooraansluiting Valvert (Etall) voor het vervoer van 50.000 ton mineraal water naar Frankrijk, dat vanaf 1997 effectief van start zal gaan.
- ☐ Lijn 207 (Herentals-Geel) Investerings in 1996 en 1997 op lijn 207 (Herentals-Geel): na de modernisering zal het verkeer sterk stijgen om tegen 1998 tot een globaal vervoerspakket van 200.000 ton chemische produkten te komen.
- ☐ Uitwisseling van geïnformatiseerde gegevens (EDI) Zoals verleden jaar aangekondigd is het systeem SEAGHA-RAIL begin 1995 van start gegaan. Enkele klanten, voornamelijk Antwerpse expediteurs, zijn aangesloten en maken er gebruik van. De NMBS heeft haar eigen programma "EDICARGO" ontwikkeld dat binnen afzienbare tijd ter beschikking van de klanten zal zijn.
- ☐ Wagenpark Aanpassing van het wagenpark aan de behoeften van de klanten, zoals de verbetering van coilwagens (uitrusting met mechanische huif, bekleding van de kuipen,...), ombouw van platte wagens tot containerdraagwagens en de aankoop van 150 groot-volume wagens voor het vervoer van papierrollen en gepalettiseerde goederen.

VERKEERSVOORUITZICHTEN

☐ Staalprodukten Ondanks het verlies van verkeer, is er voor begin 1996 toch uitzicht op nieuw verkeer zoals:

1. uitwisseling van half-afgewerkte produkten tussen een Belgische staalonderneming en één van haar Duitse filialen,
2. het hernemen van bepaald verkeer bij de maritieme uitvoer.

☐ Chemie en meststoffen BASF wordt een steeds belangrijker klant en is goed op weg om *1 miljoen ton* goederen per spoor te vervoeren. Deze groei is voornamelijk toe te schrijven aan de toename van het vervoer van vaste meststoffen naar Frankrijk (SWAP met DSM) en van de uitwisseling tussen de produktiezetels van Antwerpen, Ludwigshafen en Schwarzheide.

n m b s
p e r s &
p u b l i c
r e l a t i o n s
f r a n k r i j k -
s t r a a t 85
1 0 7 0
b r u s s e l

t e l e f o o n
02/524 20 34
t e l e f a x
02/525 40 45

TRANSPORT

Reizigersdienst

☐ Verbetering van de onthaal-en reisfaciliteiten voor de reizigers

De signaletica in de stations: vernieuwd in 59 stations in 1995. Verder werden in 30 stations "lichtkranten" geïnstalleerd, die naast de informatie over nieuwe treinen en/of wijzigingen aan de dienst, de aandacht van de reiziger vestigen op de "evenementen" en de nieuwe producten.

De zitbanken op de perrons: in totaal werden op het net 200 modules van 3 zitbanken geplaatst.

De nieuwe betaalmogelijkheden: 21 stations werden uitgerust met C-ZAM terminals voor betalingen met kredietkaarten; de PROTON-kaart werd uitgetest in de stations Leuven, Waver, Ottignies en Louvain-La-Neuve-Université.

Onthaal van gehandicapten: een nieuw type mobiele laadhelling voor rolstoelgebruikers werd getest in het station Tienen. Dit nieuwe type zal in de loop van 1996 in een twintigtal stations die uitgerust zijn met lage perrons worden geplaatst.

Nieuwe parkings en fietsenstallingen: in 1995 werden 522 autoparkings en fietsenstallingen voor 1.710 fietsen ingericht.

Andere werken: de herinrichting van de onderdoorgang te Gent-Sint-Pieters, de indienststelling van het Travel Center te Luik-Guillemins, vernieuwingswerken in de stations Aalst en Aarlen, geluidsinstallatie of vernieuwing ervan in 24 stations en stopplaatsen.

De opleiding van het personeel: ongeveer 300 bedienden, die rechtstreeks contact hebben met de cliënteel, volgden een specifieke opleiding in sociale en commerciële communicatie. De besturingssimulator, ontworpen door het departement Transport, moet toelaten om de praktische kennis van de treinbestuurders nog uit te breiden.

De draagbare IVETTE-toestellen (Informatie en Verkoop in de treinen door middel van draagbare terminals): geleidelijk zullen alle treinbegeleiders hiermee uitgerust worden. Deze terminals kunnen biljetten in binnenlands verkeer afleveren, maar ook inlichtingen verstrekken over de dienstregeling. Bijkomende toepassingen worden nu reeds voorzien.

Nieuwe ontwikkelingen ARIdisc: naast de bestaande diskettes (waarvan er in 1995 50.000 werden verkocht) werden een aantal nieuwe toepassingen ontwikkeld: de abonnementendienst (3.000 leden), de licentie voor servers (50 firma's), de dienst ARlgate, sinds 15 februari '96 in gebruik op CANAL+ en BRTN.

☐ Voortzetting van de inspanningen in 1996

- vernieuwing van de signaletica in ongeveer 100 stations;
- plaatsing van 600 zitbanken op de perrons;

- nieuw aankondigingssysteem te Gent-Sint-Pieters, Berchem en Leuven;
- plaatsing van een computergestuurd aansluitingssysteem trein-bus te Oudenaarde. Dit systeem dat zijn waarde reeds heeft bewezen, zal geïnstalleerd worden in de meeste aansluitingsstations trein-bus, in samenwerking met "De Lijn". Er zal ook een test uitgevoerd worden in Gembloers, in samenwerking met TEC.
- indienststelling van een mobiele kuis-en onderhoudsploeg in elk van de 22 regio's;
- voor wat ARI betreft, indienststelling van een ARVoice, vocale reizigersinfo, ARGate voor PC's uitgerust met een modem en het in omloop brengen van het ARI-programma op CD-ROM.

Zonder de ongunstige omstandigheden eind '95 (brand te Brussel-Noord, syndicale acties, betogingen van het onderwijzend personeel), die niet geneutraliseerd werden, zou de regelmaat (91,6% der treinen met een vertraging van minder dan 5') beter zijn geweest dan in 1994.

Niettegenstaande deze ongunstige omstandigheden, zoals in de kwaliteitsenquête uitgevoerd door Marketing Unit in 1995 aangetoond wordt, zijn onze klanten met een 6,9 op 10 quoterings voor onze globale service, zeker niet ontevreden.

□ Wijzigingen aan de reizigersdienst in binnenverkeer

De treindienst

- elektrificatie van het baanvak Saint-Ghislain - Quiévrain laat nu toe om de IC -trein vanuit Schaarbeek door te trekken tot Quiévrain;
- de L-treinen Antwerpen-Essen worden tijdens de weekends doorgetrokken tot Roosendaal;
- een verbinding Mechelen-Vilvoorde-Huizingen (lijn 26) werd doorgetrokken tot Etterbeek;
- de stopplaatsen Maffle en Stockem werden heropend, terwijl een nieuwe stopplaats Aalst-Kerrebroek geopend werd;
- de pendeltrein Brussel-Brussel Nationale Luchthaven vertrekt nu vanuit Brussel-Zuid, wat de aansluiting met de hst mogelijk maakt.

Comfort van het materieel

- op de verbinding Oostende-Welkenraedt (IC B) worden progressief de nieuwe I11-rijtuigen, met groot comfort, ingezet;
- de nieuwe elektrische motorstellen zullen in 1996 ingepast worden;
- de verouderde motorstellen serie 50-54 en de K-rijtuigen, gebouwd in de jaren '50, werden uit dienst genomen
- de pendeldienst naar de nationale luchthaven gebeurt nu met "Sprinter"-materieel, dat heel wat moderner en comfortabeler is en waarop ook meer zitplaatsen aangeboden worden.

n m b g

p o r s a

p u b l i c

i n f o r m a t i o n

t r a n s p o r t

s t a t i s t i c a

t o t a l 85

t o t a l 70

b i j z o n d e r

t e l e f o n

02/524 20 34

t e l e f a x

02/525 40 45

□ Wijzigingen aan de treindienst in internationaal verkeer

Het aantal EUROSTAR-treinen tussen Brussel en Londen werd verhoogd van 6 treinen per dag en per richting in 1995 tot 7 treinen sinds 25 maart 1996. Daarbij komt nog dat een aantal van deze treinen stopt te Ashford, in Kent.

In 1995 werden de laatste twee TEE-treinen Brussel-Parijs vervangen door de TGV-R en werd ook een rechtstreekse hst-verbinding Brussel-Nice in dienst gesteld.

□ Nieuw in 1996

In binnenlands verkeer

- Einde van de elektrificatie van lijn 73 (De Panne - Gent-Sint-Pieters) en van de vernieuwingswerken in de stations op die lijn. Gebruik van moderner materieel en ritduurvermindering met 11 minuten.
- Heropening van de stopplaats Olen.
- Verlenging van de L-trein Bergen-Jurbeke-Zinnik tot 's Gravenbrakel.

In internationaal verkeer

Vanaf 2 juni, rijden 2x13 THALYS-treinen per dag tussen Brussel-Zuid en Paris-Nord. Een aantal van die verbindingen wordt doorgetrokken: 2x4 naar Berchem en Amsterdam, 2x1 naar Antwerpen-Centraal en 2x2 naar Luik-Guillemins. De rijtijd tussen Brussel en Parijs wordt teruggebracht tot 2.03 uur; in september 1996 wordt dit 1.58 uur.

Goederendienst

□ Verspreid vervoer

Het resultaat van de herstructurering van de goederendienst in september 1994: zoals voorzien heeft deze herstructurering geen vermindering van verkeer veroorzaakt, wel integendeel. In de eerste tien maanden van 1995, heeft de sector een verhoging van 5,9 % nettotonnage laten optekenen, door de conjunctuurdaling was er daarna wel een vermindering. De herstructurering heeft ook een betere bediening van de laad- en losplaatsen mogelijk gemaakt.

Het multifunctionele spoorplatform te Boom: geopend in 1996 biedt dit de mogelijkheid om klanten, die niet over een spooraansluiting beschikken, toch gepast te bedienen door het samengaan van spoor- en wegtransport.

De Eurailcargoverbindingen: gezien het succes van deze treinen, met gewaarborgde leveringstermijn van en naar België, werd het aanbod uitgebreid: de Norlink (verbinding België-Scandinavië) heeft er een zusje bij, de Norlink II, die alleen al in 1995, goed was voor 107.000 brutoton.

Momenteel rijden er 7 Eurailcargo's, die het zuidoosten van Frankrijk, Oostenrijk, Duitsland, Scandinavië en Zwitserland bedienen, in afwachting van een achtste verbinding in de loop van 1996: een Eurailcargo naar Nürnberg, met een lot wagens voor Tsjechië.

Versnelling van de internationale treinen naar Frankrijk en Luxemburg: als gevolg van een betere coördinatie tussen de rangeerknooppunten Woippy(SNCF), Bettembourg(CFL) en Stockem(NMBS).

De trafieken naar het GOS: worden verder ontwikkeld. Momenteel zijn er bij vertrek uit België, 2 à 3 rechtstreekse verbindingen per week voor de Pools-Russische grens.

□ Gecombineerd vervoer

Het aandeel van deze sector in het geheel van het goederenvervoer van de NMBS vergroot ieder jaar.

De NMBS specialiseert zich in twee marktsectoren:

- het transport, in een zeer korte tijdsspanne, van grote hoeveelheden maritieme containers, tussen de havens onderling en tussen de havens en hun hinterland.
- het transport van containers, mobiele laadkisten, aanhangwagens tussen de droge (land)terminals over middellange en lange afstand.

De bestaande organisatieschema's Hub-and-Spoke van TRW/UIRR(=CORTAX) en Interferry/Intercontainer (=Qualitynet) worden permanent aangepast aan de noden van de klant. Deze laatste beschikt daarmee over een betrouwbaar en performant systeem o.a. op de verbinding naar Italië, Zwitserland en Spanje.

De meest markante feiten van 1995 waren:

- de opening van een terminal voor gecombineerd vervoer te Genk, in samenwerking met TRW;
- de aansluiting van Zeebrugge en Dry Port Muizen op de 24 belangrijkste terminals in Frankrijk met een dag A/dag B verbinding;
- een rechtstreekse verbinding tussen Antwerpen en Messendorf, Oostenrijk, voor Chrysler auto-onderdelen;
- de introductie van de "Ardennen-Shuttle" tussen Rotterdam en Muizen/Athus;
- de introductie van "Shuttle-Port-Express" tussen Antwerpen-Berendrecht en Rotterdam;
- introductie van de "STRELA" tussen Antwerpen-Angola en de GOS-landen;
- de opening op 11 juli 1995 van de Flanders Container Terminal te Zeebrugge, met o.a. een aanpassing van de CAST-trafiek;
- de voortzetting van de uitbreiding van de terminal te Muizen, die momenteel alle nationale en internationale verbindingen aanbiedt.

In maart 1996 zal de Dry-Port te Muizen kunnen beschikken over een portaalkraan voor het laden en lossen van containers; in oktober zou de tweede Schelde-container-terminal, m.n. de Noordzeeterminal, moeten operationeel zijn.

□ Gesloten treinen

In deze sector dringt een zeer nauwe samenwerking met de klant zich op. Een goed voorbeeld hiervan is onder andere de versnelling van de rotatie van de wagens tussen BASF Antwerpen en BASF Ludwigshafen, waar dankzij de indienststelling van lijn 11 ten noorden van Antwerpen en een aangepaste organisatie, 24 uur kon gewonnen worden.

Gesloten treinen blijken zich ook meer en meer in te schrijven in de logistieke ketting van onze grote klanten, wat van de NMBS een zeer grote soepelheid en een strikt respect van de leveringstermijnen vereist.

De resultaten tonen aan dat de NMBS hierin in 1995 goed geslaagd is:

Op alle markten werd een verhoging van de vervoerde tonnages vastgesteld, met uitzondering van deze waar om structurele redenen zich een regressie voordoet (ertsen, kolen en cokes, petroleumproducten). De staalproducenten schakelen immers steeds meer over op elektrische ovens.

Nieuwe treinen werden ingelegd, bv. tussen Lübeck en de Waaslandhaven (cellulose), tussen de Waaslandhaven en Boulogne (propaangas), tussen Rivage en Bettembourg (zand), tussen Genk en Garston via de kanaaltunnel (auto's) en tussen Sidmar en Arbed (staalproducten).

□ Kwaliteitshandvesten

De NMBS blijft zijn inspanningen op het vlak van de kwaliteit doortrekken. Er werden engagementen aangegaan met een aantal firma's, zoals Cockerill Sambre en Sidmar teneinde de NMBS te kunnen inschakelen in hun globaal IKZ (integrale kwaliteitszorg)-plan.

Op dit vlak werd de informatiedoorstroming sterk verbeterd door de oprichting van de kwaliteitscel CARINE (CARgo Information NEt), die 24 uur op 24 ter beschikking staat van de NMBS-klanten.

Algemene studies en verwezenlijkingen '96

Progressieve indienststelling van de nieuwe regiostructuur.

Voortzetting van de ontwikkelingen van de nieuwe nationale dispatching met het ARTEMIS-project. Deze concentratie moet toelaten de vervoersstromen beter te beheren.

Nieuw transportplan IC/IR 98.

INFRASTRUCTUUR

Onthaal - elektrificatie - hogesnelheid

De activiteiten van het departement Infrastructuur die de vaste installaties ontwerpt, bouwt, onderhoudt en moderniseert kaderen in de uitvoering van het ondernemingsplan. Het investeringsplan 1991-2000 wordt gevolgd in de mate van de budgettaire mogelijkheden waarbij absolute voorrang wordt gegeven aan de werken in verband met de veiligheid.

Verbeteren van het onthaal aan de reizigers

Verbeteringswerken aan gebouwen, perrons en toegangen zijn beëindigd of aan de gang te Aalst, Antwerpen-Centraal (restauratie spoorhal), Bas-Oha, Brussel-Noord, Brussel-Leopoldswijk, Château de Seilles, Mechelen, Saint-Ghislain en Borgworm.

Treinaanwijsborden worden gemoderniseerd en 14 stations en stopplaatsen werden voorzien van een sonorisation.

Modernisering van de spoorweginstallaties

Moderniseringswerken aan vaste installaties langsheen de lijn laten toe te voldoen aan de doelstellingen van comfort, veiligheid en vermindering van de rijtijden.

In 1995 werden in de hoofdsporen (met inbegrip van de hsl) 105 km rails waarvan 93 km langgelaste rails, 247.040 dwarsliggers en 135 spoortoestellen geplaatst. De ballast werd vernieuwd over 166 km spoor.

De lengte van het hoofdspoor voorzien van langgelaste rails bereikt 4.371 km op een totaal van 5.915 km, hetzij 74 %. Door het opheffen van schokken ter hoogte van de verbindingen en het verminderen van het geluidsniveau, verhoogt dit spoortype op gevoelige wijze het comfort van de reiziger en wordt de integratie van de spoorweg in het milieu bevorderd. Tevens leidt het tot een beter gedrag van de geometrie van het spoor in de tijd en bijgevolg ook tot een belangrijke vermindering van de onderhoudskosten.

De installaties van de seininrichting, in het bijzonder de spoorstroomkringen, werden aangepast of vervangen teneinde de doortocht van de HST uitgerust met driefasige motoren toe te laten op de lijnen 78 en 96 en op de hoofdassen naar Luik en Antwerpen.

De modernisering van de as Athus-Meuse werd voortgezet.

De haveninstallaties van Antwerpen, Gent en Zeebrugge werden aan de huidige noden aangepast.

In het kader van de modernisering van de intermodale installaties "spoor-weg" werden in Bressoux en Antwerpen bevloeringen vernieuwd; in Antwerpen-Delwaidedok werden verhandelingsinfrastructuren verlengd.

Door concentratie van seinposten wordt de seininrichting gemoderniseerd teneinde de productiviteit van de uitbating van het net te verhogen.

De eerste fasen van de installatie van de nieuwe seinposten in EBP/PLP-technologie met elektronische bediening en geprogrammeerde logica zijn uitgevoerd: Saint-Ghislain en Leuven zijn in dienst.

Ten gevolge van een brand te Brussel-Noord werd een voorlopig seinhuis in geïnformatiseerde technologie in dienst gesteld eind december.

De moderniseringswerken die aan de gang zijn, laten toe de snelheid op de lijnen te verhogen en bijgevolg de rijtijd te verminderen. Momenteel zijn 60 % van de lijnen berijdbaar aan 120 km/h of meer.

De NMBS zet zijn beleid van elektrificatie voort. Momenteel bezit het net 70 % geëlektrificeerde lijnen (bijlage 1).

De elektrificatie van lijn 97 (baanvak Saint-Ghislain - Quiévrain) is in dienst sinds 28.05.1995.

De werken voor de elektrificatie van lijn 73 Deinze - De Panne zijn in hun eindfase.

De eerste fase van de werken voor de elektrificatie van de as Athus - Meuse is ingezet.

De NMBS streeft er permanent naar de veiligheid aan de overwegen te verhogen. Op dit ogenblik zijn meer dan drie kwart van de overwegen uitgerust met automatische wegsignalisatie.

Aanschaffing van bijkomende uitrustingen

Twee portieken voor de verhandeling van rails tot 100 meter werden in dienst gesteld in Schaarbeek.

Een nieuwe elektrische centrale van 4,8 MW opgericht naast het tractie-onderstation van Brussel-Noord werd geopend. Deze installatie laat toe het piekverbruik af te vlakken. De maandelijkse energiefactuur kon op die manier vanaf november 1994 met meer dan 3 miljoen frank verminderd worden.

Evolutie van de investeringen Infrastructuur

De investeringen 1995 bereikten de waarde van 26 183 miljoen frank (bijlage 2). Daarin zijn de hst-investeringen begrepen, die in 1995 een bedrag van 16.353 miljoen vertegenwoordigen.

HSL-werken

Na het bekomen van de laatste bouwvergunning, nl. deze voor het baanvak Aat-Antoing op 13 december 1994, stond er de NMBS niets meer in de weg om de infrastructuurwerken op de westtak tussen de Franse grens en Brussel in snel tempo voort te zetten. Een continue werf van 88 kilometer lang en tientallen meter breed, een bouwwerf zoals er in België nog nooit te zien was, met een besteding van over het miljard frank per maand.

Op de eerste vijftien kilometer op Belgisch grondgebied tot aan de verbindingsbocht met de Waalse spooras in Antoing is ook de superstructuur van sporen en bovenleidingen reeds aangebracht, en de bijzondere seininrichting met captatie van de informatie in het spoor en transmissie ervan in de stuurpost van de treinen, wordt momenteel uitgetest. De definitieve beproeving van het geheel in een grensoverschrijdende homologatieprocedure heeft plaats in april 1996; ze wordt afgesloten met de homologatieritten aan 330 km/uur op 2 mei 1996. En op 2 juni volgt dan de indienststelling en wordt er voor de eerste maal in België aan 300 km/uur in commerciële dienst gereden.

Naar verwachting komt twee jaar later de volledige westtak in dienst en is Parijs amper 90 minuten treinen verwijderd van Brussel. En de binnenlandse treinen op de as van Brussel naar Bergen en Doornik gaan er ook wel bij varen door de meer performante infrastructuur tussen Brussel en Halle met o.m. de volledig vernieuwde stations en stopplaatsen.

De aanleg van de hsl tussen Vorst en de hst-terminal wordt verdergezet. Tot na de uitvoering van deze moeilijke werken in 2003 komen de hst's Brussel-Zuid binnen via een omleidingsreisweg wat de rijtijd met een viertal minuten verlengt. Op de inrichting na van de commerciële ruimten in het station en de bouw van de parking voor het station, is de HST-terminal zo goed als afgewerkt.

Voor het baanvak tussen Brussel-Noord en de regionale grens te Machelen (Diegem) loopt de procedure voor het bekomen van het stedenbouwkundig attest vanwege het Brussels Gewest. Voor het baanvak Machelen - Leuven dat op vier sporen gebracht wordt, is de procedure voor de bouwvergunning in zoverre gevorderd dat de Vlaamse Regering de vergunning in het voorjaar van 1996 kan afleveren. Voorbij Leuven en tot de gewestgrens te Opheylyssen werd de bouwvergunning voor de aanleg van de hogesnelheidslijn (hsl) langs de E40-autoweg afgeleverd.

Voor het baanvak van deze hsl tussen de gewestgrens en Bierset werd het openbaar onderzoek afgerond; de vergunning vanwege de Waalse Regering wordt verwacht. De

n m b s

post &

publiec

relaties

frankrijk-

straat 85

1070

Brussel

telefoon

02/524 20 66

telefax

02/525 40 66

hsl gaat te Bierset lijn 36 Brussel - Luik vervoegen; daarom moet deze lijn over het vak Fexhe-Le-Haut-Clocher - Voroux - Ans herschikt worden.

De studies voor de volledige lijn Brussel - Luik zijn aan de gang, in het bijzonder deze voor de ombouw van het station Luik-Guillemins tot hst-station.

Op de noordtak naar Antwerpen en Nederland werd de voorstudie voor de transformatie van Antwerpen-Centraal - tot een station met drie niveaus en een verdubbeling van de capaciteit - en voor de noord-zuidverbinding beëindigd.

Nederland, België en Vlaanderen hebben samen verder gezocht naar het optimale hst-tracé tussen Antwerpen en Rotterdam. Een multidisciplinaire werkgroep met ambtenaren van beide landen hebben grensoverschrijdend gewerkt en uiteindelijk twee mogelijke tracé's geselecteerd, een westelijk tracé gebundeld met de Havenweg tussen Antwerpen en Bergen-op-Zoom - 20 kilometer lang op Belgisch grondgebied - en een oostelijk tracé gebundeld met de autoweg E19 - 38 kilometer lang op Belgisch grondgebied. Er werd ook aandacht besteed aan de aanleg van een bijkomende goederenlijn tussen Antwerpen en Nederland, de zogenaamde lijn 11. De Vlaamse Regering heeft voor beide hst-tracé's en voor lijn 11 de betrokken gewestplannen in herziening gesteld. Het er aan verbonden openbaar onderzoek met acht informatievergaderingen werd in het najaar beëindigd. De tracékeuze wordt verwacht in het eerste semester van 1996.

n m b s

pers &

public

relations

frankrijk-

straat 85

1070

brussel

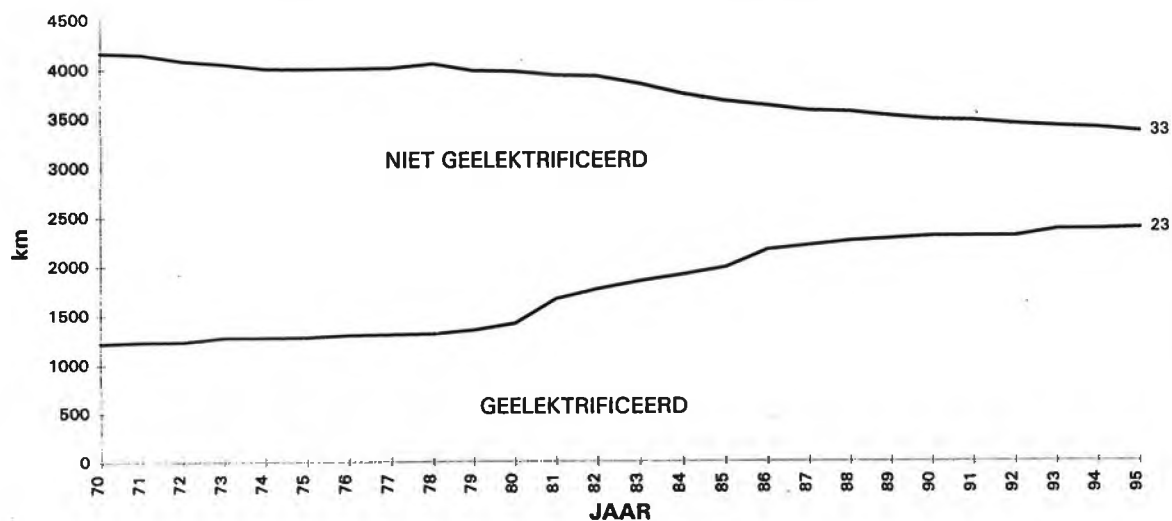
telefoon

02/524 20 34

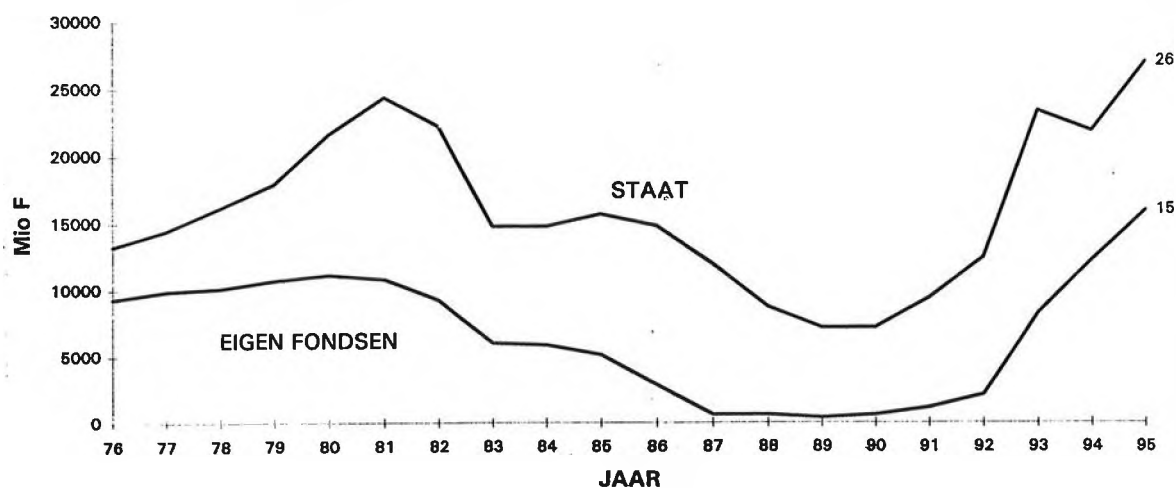
telefax

02/525 40 45

EVOLUTIE VAN DE LENGTE VAN DE UITGEBATE LIJNEN NAARGELANG DE TRACTIEWIJZE - PERIODE 1970 - 1995



EVOLUTIE VAN DE INVESTERINGEN INFRASTRUCTUUR PERIODE 1976 - 1995 : BEDRAGEN IN Mio F - WAARDE 1995



ROLLEND MATERIEEL

Belangrijke aankopen en herstructurering

In 1995 zijn volgende belangrijke wijzigingen aan het materieelpark gebeurd:

☐ het **in dienst** nemen van:

- 12 internationale rijkstuggen I11 (op een totaal van 163 eenheden);
- 52 tweedehands rijkstuggen K4 aangekocht bij de SNCF (84 rijkstuggen te leveren);
- 25 tweedehands diesellrangeerlocomotieven aangekocht bij de NS (volledig geleverd);
- 49 autodraagwagons (de levering van 300 wagons is beëindigd);

☐ het **buiten dienst** stellen van:

- 47 oude elektrische motorrijkstuggen type 50 tot 54 (de laatste van de reeks);
- 16 baandiesel locomotieven (waarvan 7 reeks 51 en 6 reeks 62-63);
- 22 internationale rijkstuggen (11 TEE en 11 I 3);
- 27 binnenlandse rijkstuggen (7 K1, 18 K3 en 2 M2);

☐ de **verbouwing** van de laatste 9 dubbele motorstellen "break" tot drieledige stellen;

☐ de **overdracht** van 5 loco-tractoren van het departement Infrastructuur naar het departement Materieel.

Het eerste drieledige motorrijktuig type 96, nieuwe generatie (dat deel uitmaakt van een bestelling van 120 eenheden), wordt begin 1996 geleverd. De verschillende controle-testen en keuringen zijn geprogrammeerd gedurende de eerste maanden van 1996.

De onderhandelingen betreffende de aankoop van elektrische locomotieven samen met de Luxemburgse spoorwegen (CFL) hebben geleid tot een bestelling op 22.12.95 van 80 locomotieven (60 voor de NMBS en 20 voor de CFL) bij de maatschappij GEC Alstom ACEC Transport. Deze locomotieven die van een volledig nieuw maar beproefd concept zijn, zullen geschikt zijn voor 200 km/uur onder twee verschillende voedingsspanningen, 3 kV gelijkspanning van het NMBS-net en van een gedeelte van het CFL-net, en 25 kV wisselspanning 50 Hz van het CFL-net, van het Franse net SNCF-Noord en -Oost, op de nieuwe hogesnelheidslijnen NMBS en op de lijn Athus-Meuse na de elektrificatie.

De herstructurering van de activiteitencentra van het departement Materieel

De uitvoering van de herstructurering van de activiteitencentra van het departement Materieel werd in 1995 verdergezet.

Op gebied van concentratie van activiteiten werden de volgende maatregelen uitgevoerd of voorbereid: de sluiting van de wagenwerkplaatsen in Saint-Ghislain en Hasselt (2e semester 1995); de sluiting van de tractiewerkplaats in Kortrijk (begin 1996).

Een aantal investeringsprojecten zijn in de fase van uitvoering getreden, zoals de bouw van een werkhall voor het technisch onderhoud van rijkswegen in Liers, Antwerpen-Schijnpoort en Châtelet.

Studies van andere belangrijke projecten worden begin 1996 afgewerkt en de verwezenlijking ervan zal in de loop van 1996 kunnen van start gaan, zoals de bouw van een nieuwe tractiewerkplaats te Charleroi en te Antwerpen Noord.

De organisatiemaatregelen bij het departement Materieel

In 1995 werd de voorbereiding voltooid van de invoering op 1 januari 1996 van een algemene boekhouding en een beheersboekhouding bij de werkplaatsen en de centrale diensten van het departement Materieel.

De invoering van dit beheersinstrument maakt het mogelijk de onderhoudskosten van het rollend materieel nauwkeuriger vast te leggen en efficiënter te beheersen. Deze nieuwe beheerstechnieken laten eveneens een wijziging toe van de betrekkingen tussen de centrale diensten van het departement Materieel en de werkplaatsen. De gedetailleerde controle van de activiteiten van de werkplaatsen kan plaats maken voor een meer globale controle van hun resultaten, wat een grotere beheersautonomie met zich brengt.

De hogesnelheidstreinen

In 1995 is de dienst Eurostar geleidelijk uitgebreid (6 heen en terug Brussel-Londen en 11 Parijs-Londen).

De hst-werkplaats te Vorst is volledig operationeel en heeft haar deel van het onderhoudswerk aan de Eurostar-stellen uitgevoerd in samenwerking met de SNCF-werkplaatsen in Landy en EPS in North Pole.

De planning voor de bouw van de hst-stellen Thalys (PBKA) wordt geëerbiedigd. De proeven met het eerste tractievoertuig zijn begonnen in de fabriek van de bouwer te Belfort.

Proefritten onder 3 kV met de aangepaste driestromige TGV "Réseau" PBA (Parijs-Brussel-Amsterdam) van de SNCF, in de Thalys-kleuren, zijn eind 1995 in België begonnen. De eerste treinstellen rijden sedert 29 januari 1996 op de verbinding Parijs-Brussel ter vervanging van de TGV's "Réseau".

Vanaf 2 juni 1996 zullen uitsluitend de PBA-stellen de verbinding Parijs - Brussel - Amsterdam bedienen en gebruik maken van het eerste stuk hogesnelheidslijn in België.

PERSONEEL**Personeelsvermindering en selectieve aanwerving****Evolutie van het kader**

Op 1 januari 1988, aanvang van de herstructurering van de onderneming, bedroeg het kader 51.833 posten. Het totale kader werd van dan af, mits opeenvolgende aanpassingen, herleid tot de huidige 42.602 posten.

Evolutie van de effectieven

De effectieven zijn als volgt geëvolueerd :

51.854 bedienden op 1 januari 1988;

44.414 bedienden op 1 januari 1992;

43.845 bedienden op 1 januari 1993;

43.493 bedienden op 1 januari 1994;

42.381 bedienden op 1 januari 1995;

en 41.730 bedienden op 1 januari 1996.

Door de herstructurering ontstond op 1 juli 1988 een "pool" van ongeveer 5.000 beschikbare bedienden. Op 1 januari 1996 bevatte deze "pool" 1.528 bedienden.

Verschillende factoren bepalen de evolutie van het bezoldigd effectief sinds 1 januari 1988:

☐ de natuurlijke afvloeiingen;

☐ de andere vertrekken;

☐ de aanwervingen.

De natuurlijke afvloeiingen

Hun aantal schommelt momenteel tussen 1.000 en 1.100 vertrekken per jaar.

Andere vertrekken

Het beschikbaarheidsverlof is een verlof van minimum 1 jaar en maximum 3 jaar, voor een beschikbare of voor zijn normale functies ongeschikt verklaarde bediende, of voor een bediende die door zijn vertrek de wederaanstelling van een bediende uit de "pool" of een ongeschikt verklaarde, mogelijk maakt.

Het verlof ter voorbereiding van de opruststelling (voltijds of halftijds) is van toepassing op bedienden die ouder zijn dan 52 jaar (47 jaar voor het rollend personeel).

Op 15 januari 1996 waren er 809 personeelsleden in deze verlofstelsels. Het aantal loopbaanonderbrekingen bedroeg 85 personeelsleden op 15 januari 1996.

n m b s

pers &

public

relations

frankrijk-

straat 85

1070

bruksel

telefoon

02/524 20 34

telefax

02/525 40 45

Vanaf 2 april 1996 zijn er nieuwe beschikkingen van kracht. Die hebben betrekking op het verlof ter voorbereiding van de opruststelling, het beschikbaarheidsverlof en de loonmatiging (1,65 %). De Raad van Bestuur van 29 maart keurde die beschikkingen goed.

De aanwervingen

Ondanks de noodzaak de financiële toestand te verbeteren is het voor de NMBS onontbeerlijk over te gaan tot selectieve aanwervingen om de goede werking van de onderneming niet in het gedrang te brengen.

De Maatschappij zal bijgevolg overgaan tot de aanwerving van hoofdzakelijk trein- en technisch gekwalificeerd personeel. Voor 1996 zijn dan ook 620 aanwervingen gepland, onder meer voor de volgende categorieën :

- * universitair (ingenieurs, adviseurs);
- * A 2+ (technisch, beweging ...);
- * technici (electromecanici, mecanici, spoorwerken)
- * treinbestuurders;
- * onthaalbedienden;
- * politieofficieren;
- * treinbegeleiders.

n m b s
p e r s &
p u b l i c
r e l a t i o n s
f r a n k r i j k -
s t r a a t 85
1 0 7 0
b r u s s e l

t e l e f o o n
02/524 20 34
t e l e f a x
02/525 40 45

INFORMATICA

Verkoop - personeelbeheer - verkeersleiding

Belangrijke realisaties op gebied van systeemontwikkeling

Het verkoopsysteem voor Eurostar werd uitgebreid. In de beginfase bood het namelijk slechts beperkte functies en mogelijkheden voor de klanten. Verder werd een systeem "SABIN-platform" gerealiseerd waarmee het voor de verkopers aan de stationsloketten in de toekomst mogelijk moet zijn alle verkoopverrichtingen voor het personenvervoer, zowel voor de internationale verbindingen als voor het binnenland, uit te voeren op één enkele werkpost.

Op het vlak van de verkoop van het goederenvervoer met wagenladingen werden de bevrachtings- en facturatiesystemen verbeterd. Een groot aantal zendingen kunnen nu automatisch worden geaccepteerd, zonder interventie van de bevrachtingscentra. Verder kunnen de klanten nu detailgegevens over de facturatie krijgen op diskettes.

De toepassingen voor het personeelsbeheer maken gebruik van een grondig vernieuwde gegevensbank waarin niet alleen de gegevens van de personeelsleden in actieve dienst en de gepensioneerden zijn opgenomen maar ook die van hun kinderen en gezinsleden. De gegevens over kinderen en gezinsleden zijn immers noodzakelijk voor de sociale zekerheid. Het samenbrengen van de gegevens uit verschillende databanken in één enkele moet in de toekomst een bijkomende waarborg zijn voor de bescherming van de privacy van ons personeel.

Met de ARTEMIS-projecten kiest de NMBS resoluut voor een computergestuurde verkeersleiding. Alle activiteiten in verband met de planning, de organisatie en de opvolging van het treinverkeer komen er in aan bod. In dit kader werd een prototype van geïnformatiseerde spoorwegdispatching uitgebouwd.

N M B S

pers &

public

relations

frankrijk-

straat 85

1 0 7 0

brussel

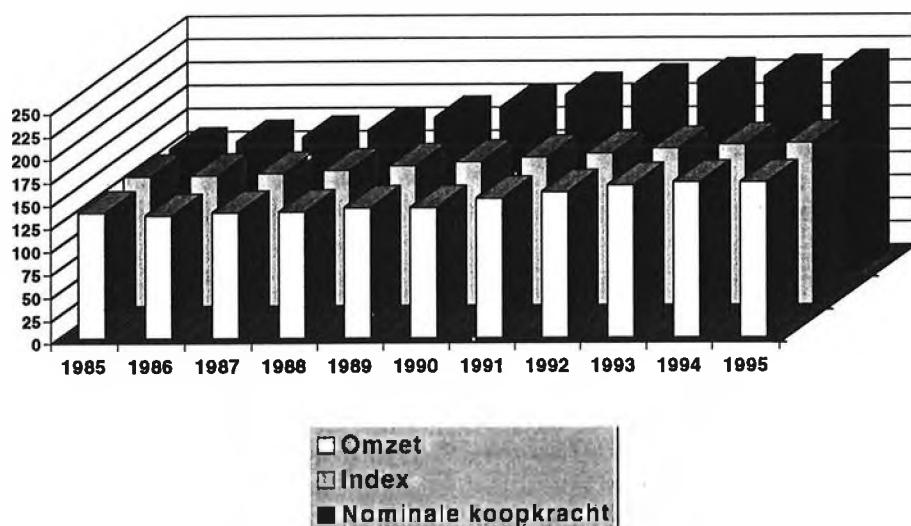
telefoon

02/524 20 34

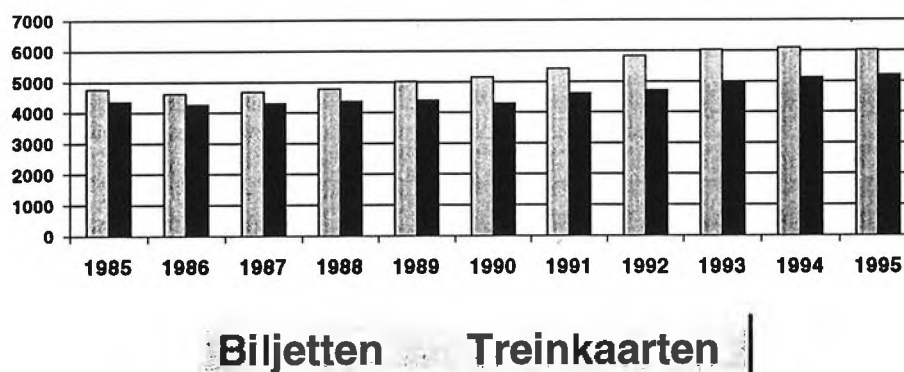
telefax

02/525 40 45

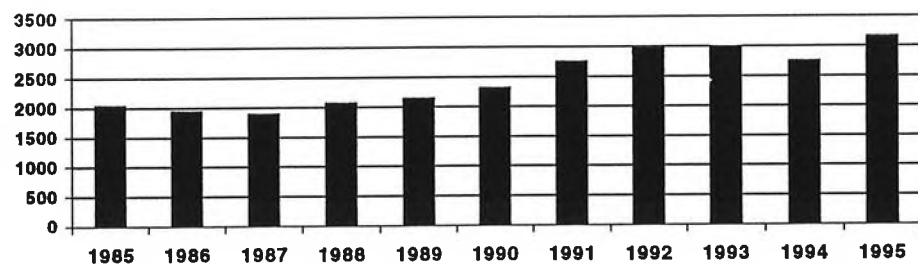
Evolutie omzet binnenlands verkeer



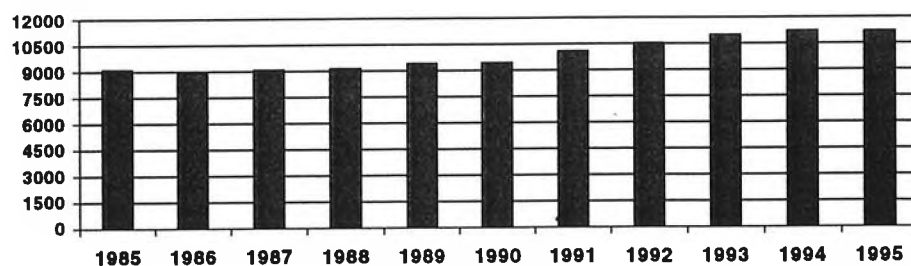
Evolutie omzet binnenlands verkeer



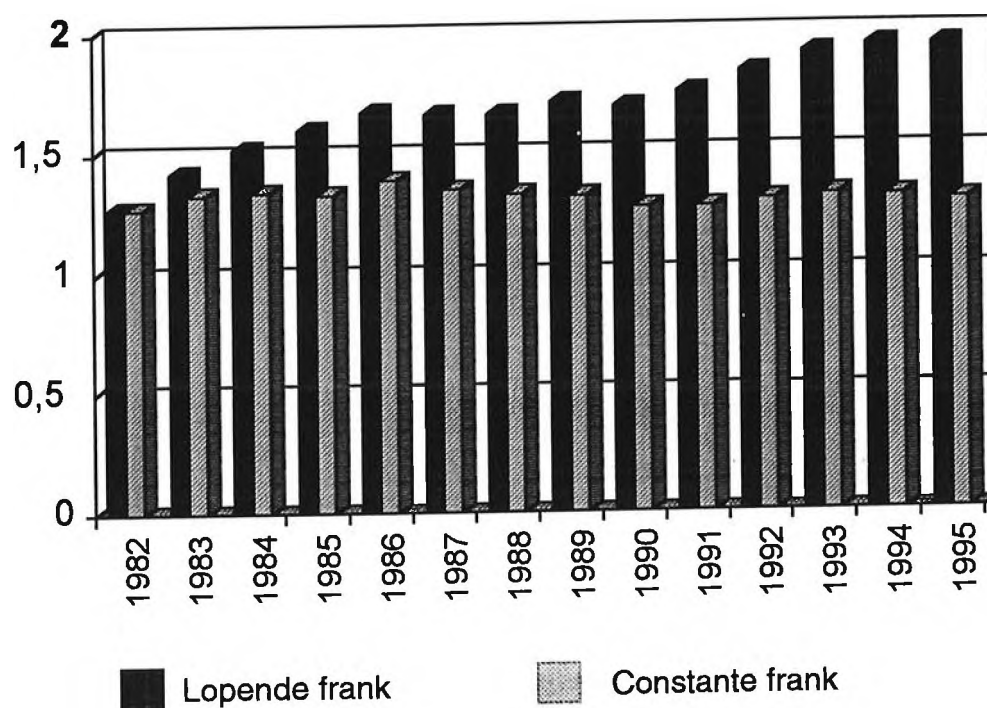
Evolutie omzet internationaal verkeer



Evolutie omzet binnenlands verkeer



Reizigerstrafiek Evolutie van de eenheidsopbrengst



n m b s
p e r s &
p u b l i c
r e l a t i o n s
f r a n k r i j k -
s t r a a t 85
1 0 7 0
b r u s s e l

t e l e f o o n
02/524 20 34
t e l e f a x
02/525 40 45

DOELSTELLING 2005

Het vernieuwingsplan

De NMBS staat voor de uitdaging van een steeds heviger wordende concurrentie op de vervoermarkt en wil de financiële resultaten van de onderneming verbeteren; daarom heeft ze in 1995 haar langetermijnplan "Doelstelling 2005" uitgewerkt. Dit plan werd op 27 oktober 1995 aan de Raad van Bestuur voorgelegd en bevat:

- de krachtlijnen van het commerciële beleid dat de Maatschappij in de komende 10 jaar wil ontwikkelen;
- de structurele maatregelen, onder meer in verband met de organisatie van de onderneming en de beheersing van de loonmassa, met het oog op de bevordering van de productiviteit en de efficiënte werking van de Maatschappij;
- voorstellen met het oog op een aanpassing van de Staatsbijdragen en van enkele boekhoudkundige bepalingen.

Over de inhoud van dit plan werd vervolgens lang overleg gepleegd en onderhandeld; dit is midden februari 1996 uitgemond in een protocol van sociaal akkoord voor de periode 1996-1998 en in een engagement van de Federale Regering om haar bijdrage in de financiering van de NMBS-investeringen sterk te verhogen en haar tegemoetkomingen voor de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst te indexeren volgens de evolutie van het indexcijfer der consumptieprijzen.

Het pakket maatregelen die uiteindelijk weerhouden werden in de nieuwe versie van het plan Doelstelling 2005 en op 15 februari 1995 door de Raad van Bestuur werden goedgekeurd, zal de NMBS in staat stellen om tegen 2005 haar resultatenrekening in evenwicht te brengen.

Het Directiecomité lichtte de grote lijnen en de volledige draagwijdte van het plan nader toe voor het middenkader en de hogere kaders, in totaal zo'n 2.000 personeelsleden. In Brussel en in de regio vonden alles samen acht informatievergaderingen plaats. De kaderleden konden er vragen stellen over de toekomst van hun onderneming en kregen er ook de antwoorden. Zij werden aangespoord om op hun beurt de bekomen informatie door te geven aan hun eigen medewerkers.

De geleidelijke toepassing van de maatregelen van DOELSTELLING 2005 zal vergezeld gaan van info-campagnes. Alle geledingen van het personeel moeten zich bewust zijn van de juiste betekenis van de genomen maatregelen. Dit moet de individuele betrokkenheid bij de mutatie die de onderneming ondergaat en de manier van handelen ten goede komen.

n m b s
p e r s &
p u b l i c
r e l a t i o n s
f r a n k r i j k -
s t r a a t 85
1 0 7 0
b r u s s e l

t e l e f o o n
02/524 20 34
t e l e f a x
02/525 40 45

AANKOPEN

Volgens Europese normen

De Dienst Aankopen is hoofdzakelijk belast met de aankoopprocedures (opdrachten van leveringen) voor de interne bevoorrading van de NMBS en de investeringsgoederen (rollend materieel en materialen voor de infrastructuur waaronder de hogesnelheidslijn (hsl).

Daartoe raadpleegt de dienst een zo breed mogelijke concurrentie met respect voor de Europese richtlijnen en de Belgische wetgeving, met als doel de beste globale kostprijs te bekomen (verhouding prijs/kwaliteit) rekening houdend met de termijnen en opgelegde specificaties.

Om tegemoet te komen aan de wensen van zijn binnen- en buitenlandse klanten, beijvert de dienst zich om de kostprijs van de dossiers en de procedures te beperken, conform de wettelijke regels en delegaties van machten. Daarom wordt de informatisering van de klassieke bevoorradingsdossiers voortgezet evenals het afsluiten van verlengbare contracten en het instellen van kwalificatiesystemen. Tot op heden werden 8 kwalificatiesystemen gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschap (PBEG) te Luxemburg. Voor 1996 zijn 6 nieuwe kwalificatiesystemen gepland.

De toepassing van deze procedure laat de NMBS in de eerste plaats toe om de kandidaatsfirma's te kwalificeren die voldoen aan de vereiste handels- en technische criteria en om hen vervolgens te raadplegen bij offerteaanvragen naargelang de behoeften.

Voor de leveringen publiceert de dienst jaarlijks in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschap (PBEG) een Periodieke Indicatieve Aankondiging voor ongeveer 30 produktensectoren.

Wat de bevoorrading betreft, werden in 1995 een veertigtal aankopen gerealiseerd volgens de Europese procedure (drempel per dossier = 400.000 ecu) voor een totaal van ongeveer 4 Mia BEF.

Op het gebied van de investeringen in rollend materieel werd eind 1995 de aankoop gegund van 80 elektrische locomotieven (60 voor de NMBS, 20 voor de Luxemburgse CFL). Het aandeel van de NMBS, wisselstukken inbegrepen, bedraagt 8.901 Mio BEF, tegen vaste en niet herzienbare prijzen, voor leveringen die lopen van 1997 tot het jaar 2001. Verscheidene werkplaatsuitrustingen werden besteld voor een bedrag van ongeveer 1 Mia BEF.

Voor de Infrastructuur en de hsl waren de belangrijkste aankopen in 1995: de spoorstaven, de dwarsliggers (betonnen en houten) en hun toebehoren, de ballast evenals het toebehoren voor de bovenleiding.

n m b s
p e r s &
p u b l i c
r e l a t i o n s
f r a n k r i j k -
s t r a a t 85
1 0 7 0
b r u s s e l

t e l e f o o n
02/524 20 34
t e l e f a x
02/525 40 45

Bovendien werden 11 motorwagens besteld voor het onderhoud van de bovenleidingen en een multifunctionele machine voor het onderhoud van de sporen; dit betekent een investering van 420 Mio BEF.

Vooraleer de produkten aan de diensten van de NMBS geleverd worden, staat de dienst Aankopen, daar waar de aard van de levering het vereist, in voor de keuringen, zo nodig met proeven in haar laboratoria.

Gezien de toename van het aantal firma's dat een kwalificatiestelsel heeft ingesteld, heeft deze dienst haar opvolgingsprocedures, fabricatie- en leveringscontroles aangepast door het toepassen van twee algemene specificaties ("Kwalificatiesysteem van een leverancier" en "Toezicht op leveranciers beschikkende over een kwalificatiesysteem"). In de betrokken domeinen konden de aankoopprocedures bijgevolg vereenvoudigd worden zonder afbreuk te doen aan de doeltreffendheid.

Tenslotte heeft de dienst Aankopen haar taken voortgezet in de aanverwante activiteiten waaronder de verkoop van schroot en allerlei buiten dienst gestelde materialen en dit voor een bedrag van ongeveer 465 Mio BEF.

n m b s
p e r s &
p u b l i c
r e l a t i o n s
f r a n k r i j k -
s t r a a t 85
1 0 7 0
b r u s s e l

t e l e f o o n
02/524 20 34
t e l e f a x
02/525 40 45