

## De NMBS in 1990









## 1990: stijgende resultaten voor het derde opeenvolgende jaar

Voor het derde opeenvolgende jaar kan de NMBS positieve resultaten voorleggen. Het totale verkeer in 1990 overtrof met 3,1 % dit van 1989: 2,2 % in het reizigersverkeer en 3,8 % in het goederenverkeer.

Tijdens de laatste vijf jaar steeg het totale verkeer met 10,4 %, nl. 7,8 % reizigerskilometer en 12,5 % tonkilometer wagenladingen. De volgende tabel toont de evolutie in de jaarresultaten over vier jaar.

De resultaten	1987	1988	1989	1990
Exploitatieopbrengsten	64.645	65.680	68.604	72.524
waarvan eigen opbrengsten	29.904	31.760	33.855	37.713
Compensaties "openbare dienst"	34.741	33.920	34.749	34.811
Exploitatiekosten	68.652	66.058	67.861	71.612
waarvan financiële lasten	8.325	8.028	7.903	8.037
Exploitatieresultaten	- 4.007	- 378	743	912
Uitzonderlijke resultaten	- 273	784	69	49
Globale resultaten	- 4.280	406	812	961
Cash flow	2.150	2.771	3.536	3.491
Schuld	91.196	83.907	78.034	73.609

(alle bedragen in miljoenen Belgische frank)

### Financiële resultaten

De vooropgestelde financiële objectieven werden bereikt. De totale schuld, uitgedrukt in dagkoers, is van einde 1986 tot einde 1990 gedaald met 25 %. De financiële opbrengsten namen toe met 107 % in vergelijking met het jaar 1989. Dit is ondermeer te danken aan de verrichtingen tot hermobilisering van de

activa.

Niettegenstaande de verhoging van de intrestvoeten en de verrekening van de totale schuld tegen de koers van de dag, dalen de financiële lasten. Zoals in 1989, realiseerde de NMBS in 1990 gelijktijdig een boni op de exploitatierekening, een positieve cash-flow en een resultatenrekening met een netto winst.







## Reizigersverkeer: opnieuw hogere cijfers, wisselende verkeersevolutie volgens de aangeboden formules

Reizigersverkeer	1989	1990	1990/1989	
				%
Aantal reizigers (x 1.000.000)	142,0	142,4	+ 0,4	+ 0,3
Aantal reizigers-km (x 1.000.000)	6.399,7	6.539,5	+ 139,8	+ 2,2
Gemiddelde rit per reiziger (km)	45,1	45,9	+ 0,8	+ 1,9
Gemiddeld aantal reizigers per trein	86	88	+ 2	+ 2,3

De stijgende trend die de laatste 3 jaren werd waargenomen, heeft zich in 1990 voortgezet. Tussen 1987 en 1990 is het verkeer met 4,3 % toegenomen.

### Biljetten

Het binnenverkeer, dat 85,5 % van het totale verkeer omvat, gaat 1,4 % vooruit; het internationaal verkeer neemt met 7,1 % toe.

Het verkeer van reizigers met biljetten neemt verder toe (+ 8,9 %), voornamelijk in de categorie biljetten met verminderingen; de reizen met treinkaarten dalen met 3,1 % vooral te wijten aan een achteruitgang van de sociale treinkaarten sedert 1976.

De toename van het binnenverkeer valt vooral op in de sector biljet-

ten tegen verminderde prijs dankzij de GO PASS-kaart. In 1990 werden er 731.215 dergelijke kaarten verkocht, wat neerkomt op ongeveer 6,6 miljoen reizen en een verkeer van 601 miljoen reizigers-km. De Multi Pass-formule, in mei 1990 ingevoerd voor gezinnen of kleine groepen, leidde tot de verkoop van 27.737 kaarten en een verkeer van 18 miljoen reizigers-km.

In internationaal verkeer is er een aanzienlijke stijging bij de biljetten tegen volle prijs (14,5 %); het verkeer met biljetten tegen verminderde prijzen steeg met gemiddeld 0,8%.

### Treinkaarten

De dalende verkeerstrend voor de treinkaarten heeft zich in 1990 verder gezet. De achteruitgang in dat





jaar is evenwel minder uitgesproken. De gewone treinkaarten voor beperkte trajecten kenden een vrij aanzienlijke verhoging (5,4 %). Deze verhoging is gedeeltelijk het gevolg van het feit dat de inkomensgrens voor de toekenning van een sociale treinkaart niet werd opgetrokken.

Het verkeer van de sociale maandtreinkaarten is verminderd met 4,7 %; de terugval is nog opvallender (- 8,2 %) bij de weektreinkaarten. Die afname wordt gedeeltelijk goedge maakt door de toename van het ver-

keer voor de gewone treinkaarten.

Bij de schooltreinkaarten is de achteruitgang van het verkeer groot maar verwacht voor weekverplaatsingen (- 66 %), ingevolge de concurrentie van de Go Pass en het "weekendbiljet"; de dagverplaatsingen kennen een beperkte achteruitgang van 2,9 %. De verkeersvermindering betreft gemiddeld 7,8 % van het geheel.

Voor 1991 wordt een heropleving van deze formule verwacht, wegens de reorganisatie van de treinkaarten op 1 januari.





**Goederenverkeer:  
groei van 15 %  
in vier jaar en  
een voortduren-  
de vooruitgang  
in de toekomst-  
gerichte  
sektoren**

Wagenladingen	1989	1990	1990/1989 %
Vervoerde tonnage (x 1.000)	65.878,6	67.126,0	+ 1,9
Aantal tonkilometer (x 1.000.000)	8.049,3	8.354,3	+ 3,8
Gemiddelde afstand per ton (km)	122,2	124,5	+ 1,9
Gemiddelde tonnage per trein	384,1	393,0	+ 2,3

In België bleef de economische groei aanzienlijk, ongeveer 3,7 %, wat merkkelijk meer is dan in de andere landen van de Europese Gemeenschap.

De verkeersevolutie van de wagenladingen is een weergave van die algemene economische context.

Het verkeer bedroeg 8.354,3 miljoen tonkilometer, d.i. 3,8 % meer dan in 1989. De opgaande beweging tijdens de laatste 4 jaar uitte zich in een verkeersaangroei van 15 %.

**Verkeer per sector**

Als men de diverse goederensoorten indeelt volgens de drie grote activiteitssectoren, stelt men het volgende vast:

□ de zware industrie, bestaande uit het vervoer van vaste brandstoffen,

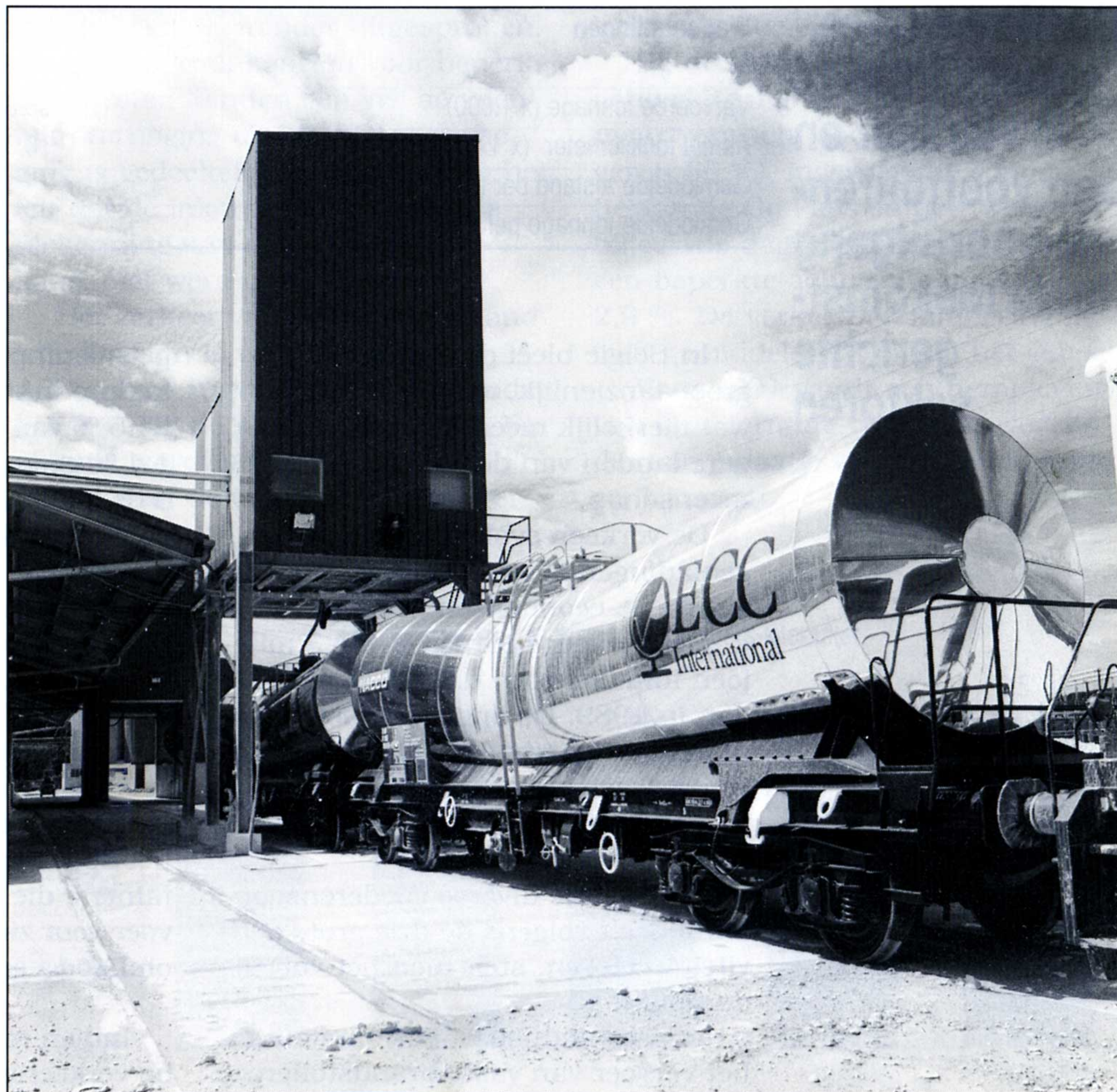
petroleumprodukten, ertsen en metaalprodukten, in 1990 goed voor 64,5 % van het totale vervoer, is met 1,4 % gestegen.

□ de lichte industrie, met name landbouwprodukten, voedingswaren en veevoeders, groefprodukten en bouwmaterialen, meststoffen, chemische produkten en diverse produkten (behalve het gecombineerd vervoer), die 23,5 % van het totale vervoer vertegenwoordigt, is met bijna 5 % toegenomen.

□ de bimodale technieken, met name het spoor-wegvervoer, alsook de containers, die 12 % van het totale vervoer voor zich nemen, zijn met 16 % omhooggegaan.

Indien men rekening houdt met de verkeersstroom in die zin dat men







de zeehavens als binnenlandse laad- en losstations beschouwt, dan is het totale verkeer als volgt geëvolueerd: in het binnenverkeer, dat 31,5 % van het totaal voor zijn rekening neemt, steeg het verkeer met 1,1 %; bij

invoer (20,9 % van het totaal) verminderde het met 1,3 %; bij uitvoer (38,6 % van het totaal) nam het met 8,7 % toe en in doorvoer (9 % van het totaal) steeg het met 5,8 %.

<b>Aard van de goederen</b>	<b>1989</b>	<b>1990</b>	<b>1990/89</b>
	miljoen ton-km		%
Minerale brandstoffen	1.162,2	1.275,6	+ 9,8
Petroleumprodukten	654,1	675,0	+ 3,2
Ertsen en schroot	1.781,7	1.767,5	- 0,8
Metaalprodukten	1.713,7	1.667,5	- 2,7
Landbouwprodukten en levende dieren	196,5	229,9	+ 17,0
Voedingswaren en veevoeders	250,4	296,7	+18,5
Groefprodukten en bouwmaterialen	339,9	351,5	+ 3,4
Meststoffen	209,3	193,6	- 7,5
Chemische produkten	479,5	471,1	- 1,8
Machines, voertuigen, afgewerkte produkten en allerlei transacties	1.262,0	1425,9	+ 13,0
<b>Totalen</b>	<b>8.049,3</b>	<b>8.354,3</b>	<b>+ 3,8</b>

#### **Aangepaste treindienst**

De dienstregeling van de goederentreinen werd voortdurend aangepast, zowel in binnenverkeer als in het internationaal vervoer.

Ook in 1990 werden de vervoertermijnen dag A/dag B voor het gespreide verkeer gerespecteerd.

Het aanbod van rechtstreekse treinen van zone tot zone, die de zen-





dingen van meerdere klanten groeperen, werd eveneens ruimer. De vervoer kwaliteit van de zendingen in gespreid verkeer is erdoor verbeterd, wat voor de goederen regelmaat, snelheid en veiligheid waarborgt.

#### **Ruimer aanbod**

Twee nieuwe treinen worden ingelegd vanuit ons land:

- de Norlink die België met de Scandinavische landen verbindt. De Norlink is een aanpassing van de vroegere bevordering, waardoor 24 uur gewonnen wordt op het eerste deel van het traject;
- de Scaldo die België met Oostenrijk verbindt. De Scaldo vervoert wagenladingen in minder dan 48 uren naar de bijzonderste economische centra van Oostenrijk, terwijl vroeger dubbel zoveel tijd nodig was om bijvoorbeeld Wenen te bereiken. Die trein is het label Eurailcargo toegekend, een label bestemd voor Europese kwaliteitstreinen.

De Interdeltatrein, die rijdt tussen België en Zuid-Frankrijk langs de Rhône, is Eurailcargo op zijn best.

Op bepaalde dagen moest een bijkomende trein worden ingelegd. In mei 1990 werd de lastgrens verhoogd van 1.100 tot 1.400 ton, in september tot 1.600 ton.

#### **Nieuwe trafieken**

In de loop van dit jaar werden enkele nieuwe verkeersstromen georganiseerd:

- zware stookolie tussen Antwerpen-Noord en Arbed (3 maal per week);
- papierpulp vanuit Antwerpen naar Italië (Milaan);
- rollen plaatstaal van La Louvière naar Italië, vanaf augustus tot eind december;
- wegens een staking in de haven van Duinkerke werden vanuit Zeebrugge of Antwerpen grote hoeveelheden ijzererts naar het gebied rond Duinkerke vervoerd;
- een nieuw verkeer van containers tussen Antwerpen en Italië (Oleggio) en omgekeerd.

#### **Belangengemeenschap**

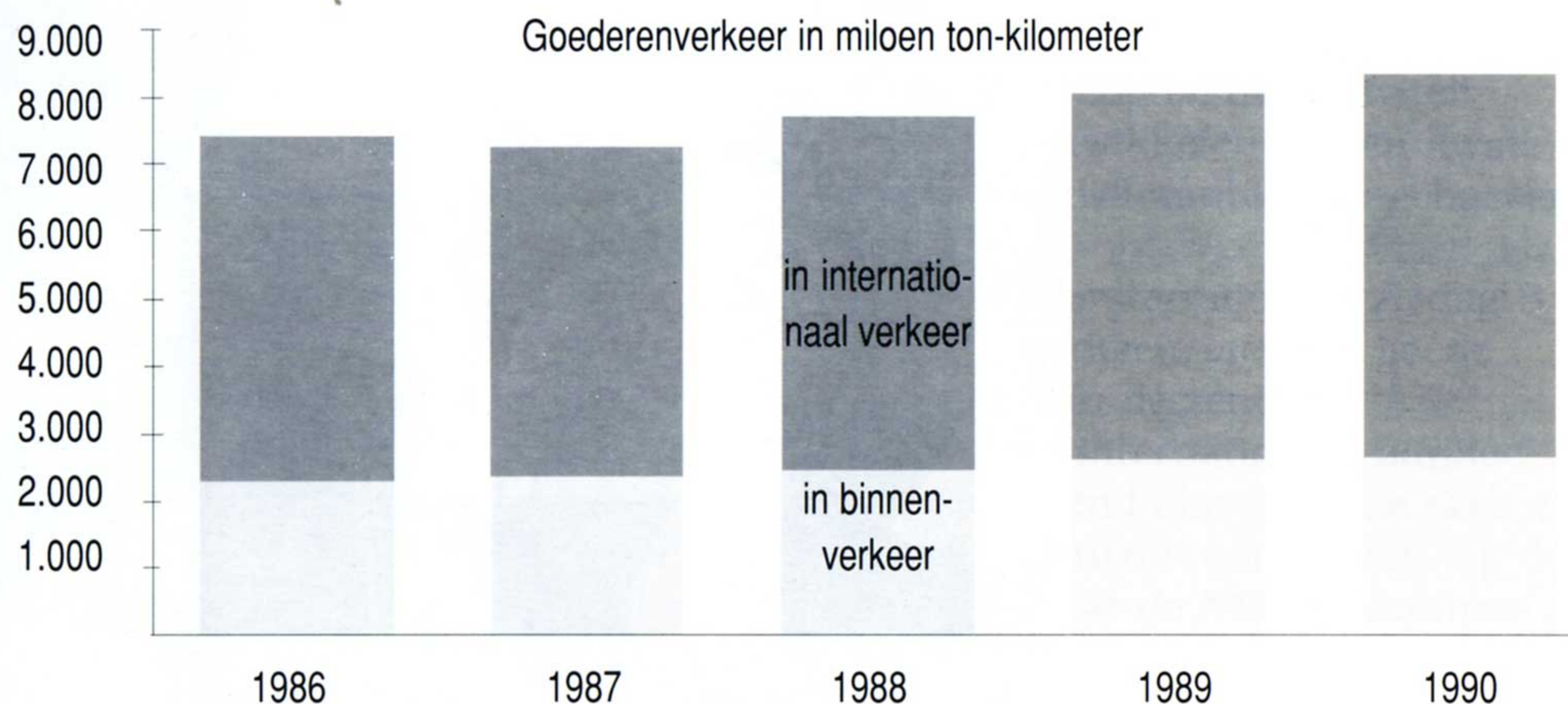
Een nieuw internationaal tarief voor het vervoer van wegvoertuigen, dat in het kader van de "Belangenge-





meenschap" tot stand kwam, werd uitgewerkt. De prijzen worden uitgedrukt in ECU's, per wagen in functie van de nuttige lengte, en zijn geldig van het beginpunt tot het eindpunt

in 11 landen in West-Europa. Deze werkwijze voorkomt steeds schommelende prijzen wegens de verschillende tarieven binnen de gemeenschap.



**Eurailcargo:** label toegekend aan directe internationale treinen, tussen twee economische zones, met een grote commerciële snelheid en een gegarandeerde leveringstermijn..

**Belangengemeenschap:** gemeenschappelijk internationaal orgaan, samengesteld uit vertegenwoordigers van meerdere spoor-

wegnetten. Zij beheren een welbepaalde sektor en bieden de klanten een gemeenschappelijk tarief aan. De vertegenwoordiger die het kontrakt sluit is de enige kontaktpersoon van de klant. Hij vertegenwoordigt de ganse gemeenschap en regelt de problemen die zich op de andere netten kunnen voordoen.







## **Stukgoedzen- dingen: lancering van ABX en reorganisatie van de werkmethoden**

Het stukgoedzendingenverkeer kent, uitgedrukt in aantallen, een daling van 14,9 %.

Het verkeer tegen lage eenheidsopbrengsten en met hoge exploitatiekosten verminderde ook in 1990. Deze tendens verschilt evenwel naargelang de sectoren.

Het aantal "snelgoedzendingen" van minder dan 5 kg is met 22,2 % gedaald. De verkeersdaling werd in de hand gewerkt door de uitbreiding van het Post-aanbod van zendingen tot 5 kg in plaats van 3 kg vroeger.

In de sector andere snelgoedzendingen werd er een verkeersdaling van 6 % opgetekend. Het vervoer van internationale postcolli ging achteruit met 10 %. De introductie door de Posterijen van een nieuwe dienst die specifiek gericht is op postexpreszendingen (EMS) ligt mee aan de basis van deze verkeersdaling.

### **ABX**

In 1990 kreeg de organisatie van het stukgoedvervoer, vroeger NMBS-COLLI genoemd, een andere benaming : ABX. Dit vormt de commerciële fase van de wederopleving van

de sector, die volgt op de volledige omwerking van de technische exploitatie, die in 1988 begon en nu wordt voortgezet.

ABX is niet alleen een nieuwe benaming, maar moet tot uiting brengen dat de NMBS wel degelijk in de sector aanwezig is, die activiteit wenst te ontwikkelen en een kwaliteitsvervoer wil aanbieden, gebaseerd op:

- een vervoerstermijn dag A/dag B in binnenverkeer, met een goede opvolging van de zending;
- een sterk internationaal aanbod, beantwoordend aan precieze noden en aan concurrerende prijzen, op de terreinen waar de NMBS kan meedingen met de concurrentie.

### **Vervoer tussen de centra en informatisering**

Het rechtstreeks wegvervoer tussen de 13 wegcentra is toegenomen.

Er is begonnen met de toepassing van een nieuw informaticasysteem. De zendingen worden bij vertrek gecodeerd, niet meer bij aankomst. Zo kan men ze efficiënter volgen en kan de cliënteel een betere dienst worden geboden.



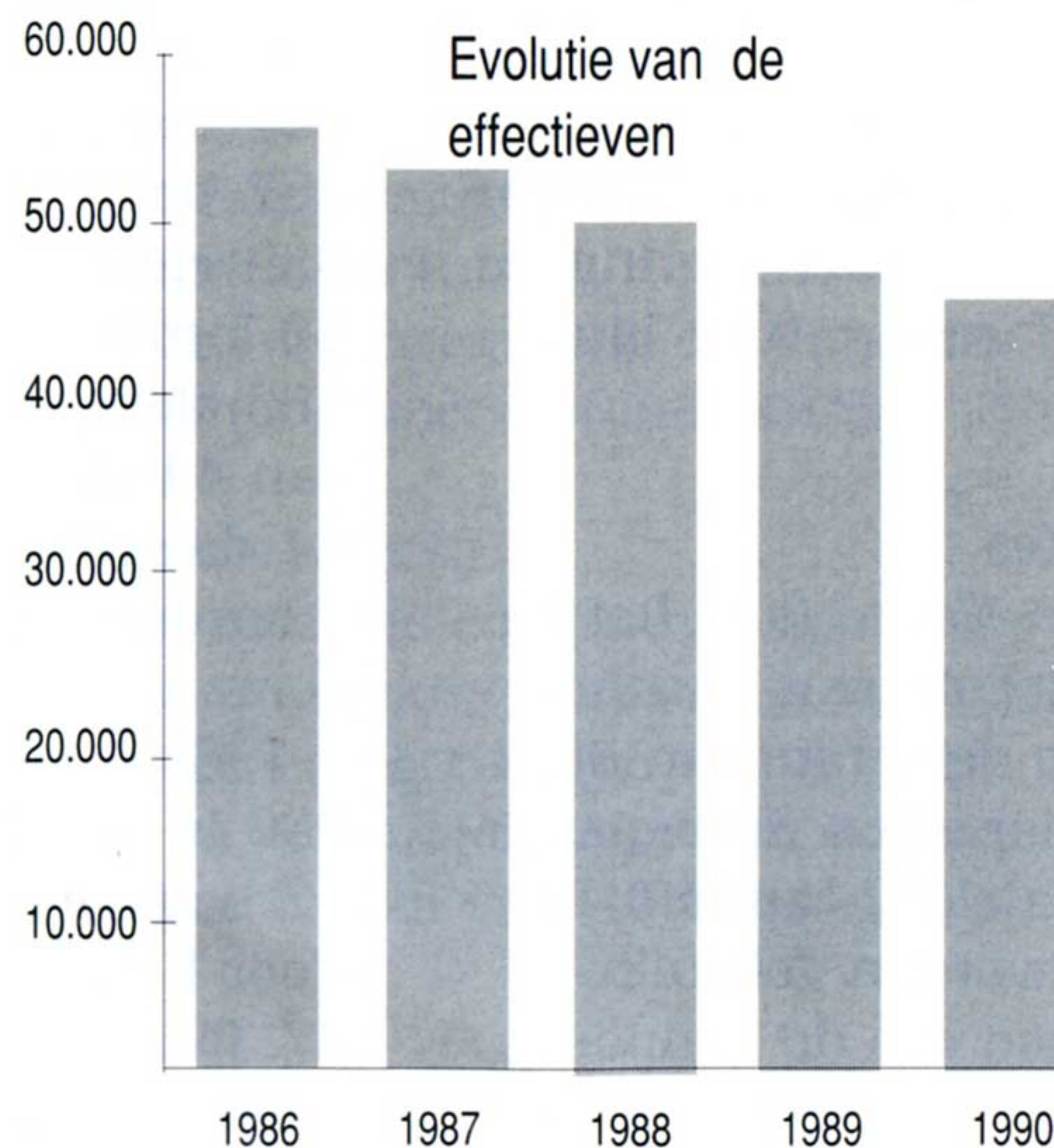




## **Personeel: vermindering van de effectieven , stijgende produktiviteit en een meer gespecialiseerde beroepsvorming**

Het totale effectief van de NMBS daalde van 46.151 bedienden op 31 december 1989 tot 45.015 op 31 december 1990, d.i. een globale vermindering met 1.136 bedienden (204 personen werden aangeworven).

Het gemiddelde effectief is de laatste vijf jaar verminderd met meer dan 18 % en de produktiviteit, gemeten in het aantal kilometereenheden per bediende ten laste van de exploitatierekening, is verbeterd met 34 %.



### **Beroepsvorming**

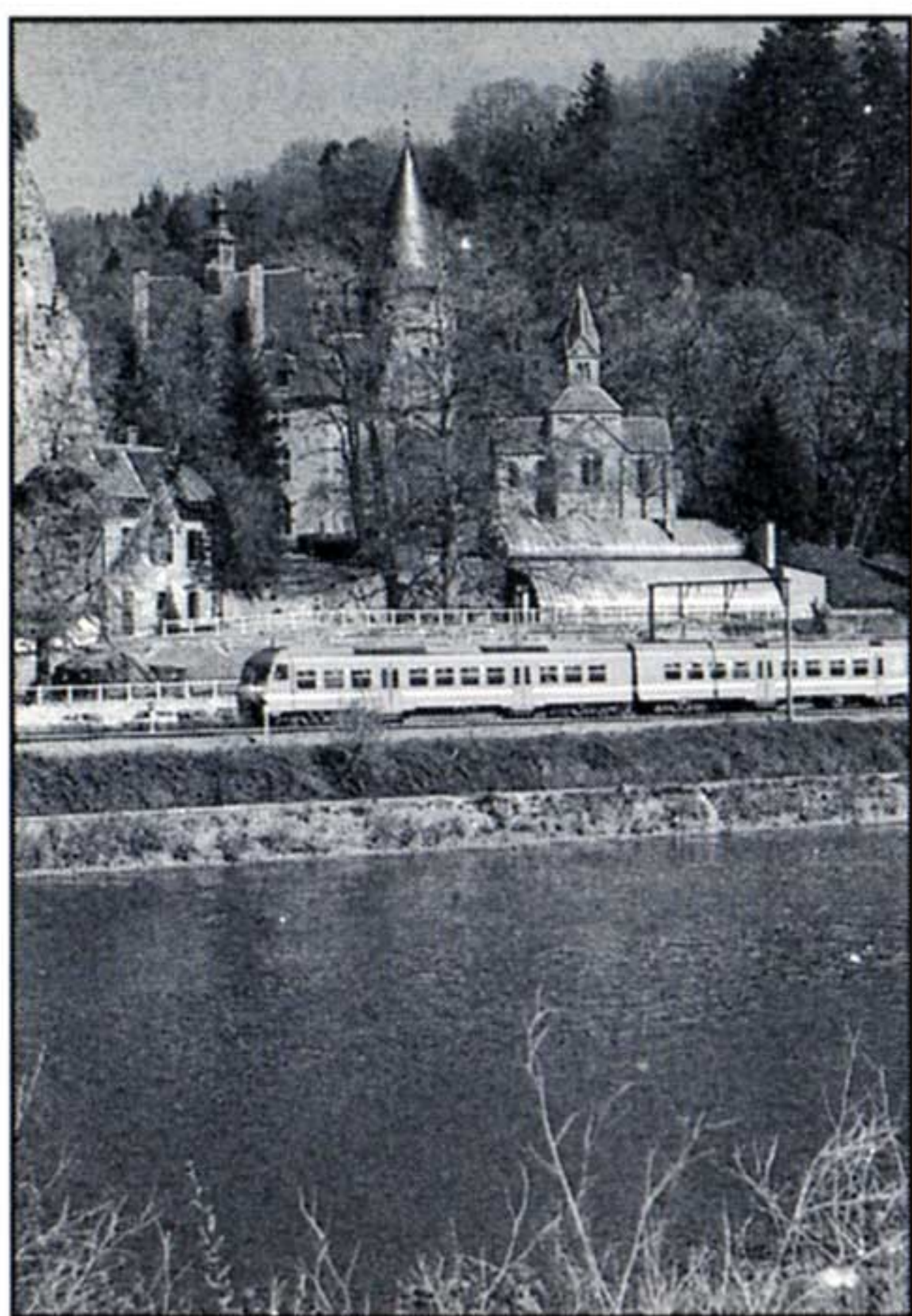
Tijdens het jaar 1990 was de vakopleiding in het bijzonder gericht op het bijbrengen van de micro-informatica en op de omscholing van het personeel om het toe te laten tot die functies waarin een behoefte was ontstaan.

Er werd aan 3.210 bedienden een vakopleiding verstrekt. Men kan ze indelen volgens de aard van de opleiding:

- nieuwe bedienden: 121;
- vakonderwijs op persoonlijke vraag, cursussen in de tweede landstaal voor het treinpersoneel of bedienden van Brussel-hoofdstad en opleiding tot functies spoorwegvervoer: 1.106;
- initiatie micro-informatica: 1.035;
- opleiding voor selectieproeven en voor de toegang tot bepaalde betrekkingen: 948.



## **Technische middelen: de beschikbare middelen beter aanpassen aan de behoeften en de rentabiliteit van de onderneming**



### **Vaste installaties**

Op 31 december 1990 telde het NMBS-net:

3.479 km geëxploiteerde lijnen waarvan 680 km uitsluitend voor goederenverkeer;  
2.293 km geëlektrificeerde lijnen;  
2.720 overwegen, waarvan 1.787 met automatische knipperlichten zijn uitgerust.

### **Elektrificatie van het net**

De elektrificatie van het net werd in 1990 verder uitgebreid:

- met de indienststelling van de installaties voor de elektrische tractie op 27 mei op de lijn Namen - Dinant;
- door het verdere elektrificering, in opeenvolgende fasen, van de lijn Angleur - Marloie.

### **Industriële installaties**

In Antwerpen-Noord is in het kader van de modernisering van het vormingsstation de eerste van de vier geplande alrelaisposten in dienst gesteld. In de bundel C2 kunnen 16 nieuwe sporen worden gebruikt.

De tweede fase van de aanpassingswerken van bundel C2 is be-

gonnen en de modernisering van bundel B3 wordt voortgezet.

### **Veiligheid**

De lijnen worden verder met lijnradio uitgerust; deze werken zijn beëindigd op de baanvakken Landen - Genk, Leuven - Mechelen - Gent, de Brusselse Noord - Zuidverbinding, Namen - Jemelle en Luik - Welkenraedt.

### **Het rollend materieel**

Op 31 december 1990 omvatte het effectief:

381 elektrische locomotieven;  
287 baandiesel locomotieven;  
332 rangeerdiesel locomotieven;  
40 locotractoren.  
663 elektrische motorstellen, waarvan 44 vierledige;  
24 dieselmotorwagens;  
7 aanhangwagens voor motorwagens;  
1.496 rijtuigen voor binnenverkeer;  
330 internationale rijtuigen;  
42 bagagerijtuigen;  
Voor het goederenverkeer telde men 27.345 wagons, waarvan: 7.800 gesloten wagons, 4.001 open wagons,





11.167 platte wagens en 377 andere wagens.

Het aantal wegvoertuigen beheerd door ABX, bedroeg 341 motorvoertuigen en 30 aanhangwagens.

### **Informatica**

Het HERMES-systeem, het internationale datatransmissienet voor spoorwegen, werd uitgebreid met nieuwe leden (SJ, DSB, ÖBB) en aangevuld met nieuwe toepassingen.

Reselec (automatisering van de verkoopverrichtingen van het internationaal reizigersvervoer) kende in 1990 een belangrijke toename van de verbindingen tussen de computers van de reisbureaus en die van de NMBS (ongeveer 150 terminals).

### *Technische uitrusting*

De centrale computers met een totale verwerkingscapaciteit van 25,5 Mips en een geheugen van 56 Mb werden vervangen door één enkele multiprocessor van 47 Mips en 64 Mb.

Het aantal individuele computers steeg van 373 naar 617; 112 zijn op de centrale computer aangesloten.

### *Internationale samenwerking*

Ten slotte werkte de NMBS mee aan de oprichting, op 22 november 1990, van de houdstermaatschappij HIT (Hermes Information Technology) die tien van de elf Europese spoorwegen van het internationale datatransmissienet Hermes verenigt. HIT heeft twee betrachtingen: enerzijds internationale informatiesystemen zoals Docimel (elektronische vrachtbrief) en GPAO (computer-ondersteund productiebeheer) ontwikkelen en exploiteren en, anderzijds, het telematicanetwerk Hermes vernieuwen, uitbreiden en eventueel commercialiseren in samenwerking met een internationaal consortium.



## **Op lange termijn: moderniseren en groeien via STAR 21 en de hogesnelheids- trein**

Naast de gedane inspanningen om op korte termijn haar financiële resultaten te verbeteren, tracht de NMBS eveneens haar toekomst op lange termijn uit te bouwen.

In 1989 heeft de NMBS een strategisch plan STAR 21 gepubliceerd, en voorstellen voor het tracé van de TGV uitgewerkt. De nationale overheid heeft zijn standpunt op beide geformuleerd en de plannen voor advies overgemaakt aan de gewestelijke executieven.

In de loop van 1990 heeft de maatschappij een ontwerp van een tienjareninvesteringsplan opge maakt.

Dit ontwerp van tienjarenplan voorziet een sterke verhoging van de spoorweginvesteringen t.o.v. die welke de laatste jaren gedaan werden, evenals een belangrijke bijdrage van de Staat tot de financiering ervan.

De voorgestelde investeringen hebben tot doel het binnenlands reizigersverkeer te verbeteren en de concurrentiepositie van het spoor bij

het goederenverkeer te versterken. Zij vallen samen met de integratie van de NMBS in een Europees net voor hogesnelheidstreinen.

### **Een spoor naar de toekomst**

De diverse projecten houden verband met de zorg omtrent de mobiliteit. Men moet rekening houden met de acute problemen die zich op korte termijn zullen stellen indien er geen maatregelen genomen worden om de bevolking ertoe te brengen van het openbaar vervoer gebruik te maken en het leefmilieu van de nefaste gevolgen van de mobiliteit te vrijwaren. De trein is een zuinige verbruiker van primaire energie, neemt weinig ruimte in beslag en is zeer bedrijfszeker. De sociale kost van het treingebruik is minimaal. Zowel de overheid als de gebruikers zullen het alternatief inzake mobiliteit, dat de spoorwegen bieden, steeds meer in overweging moeten nemen. De trein kan en zal een belangrijke rol spelen in de organisatie van de mobiliteit aan het begin van de 21ste eeuw.







**De NMBS in  
cijfers:  
vergelijking  
1989/1990**

	1989	1990
Lengte der geëxploiteerde lijnen (km)	3.513	3.479
Aantal aangeboden zitplaatsen aan de reizigers	294.730	291.800
Aantal goederenwagens in dienst	28.973	27.345
Produktieve reizigers - treinkm (miljoen)	74,5	73,9
Produktieve goederen - treinkm (miljoen)	21,0	21,3
Aantal reizigers (duizend)	142.008	142.372
Aantal reizigers-kilometer (miljoen)	6.400	6.539
Wagenladingen (duizend ton)	65.879	67.126
Wagenladingen (miljoen ton-km)	8.049	8.354
Aantal stukgoedzendingen (duizend)	8.739	7.438
Totaal verkeerseenheden reizigers-km + ton-km (miljoen)	14.449	14.893
Aantal personeelsleden per miljoen verkeerseenheden	2,7	2,6