

Het spoor in 2009

Activiteitenverslag 2008 van de NMBS-Groep



Antwerpen-Centraal, spoor 23

08
€ 11,3 miljard
investerings
2008 - 2012

Werkzaamheden verspreid over het hele spoorwegnet: GEN, Diabolo, Gent-Brugge, overall

08
216,8 miljoen
reizigers

Dat zijn er 5% meer: 206,2 miljoen in het binnenlands verkeer en 10,6 miljoen op de internationale verbindingen.

08
90,2%
stipte treinen

Dat is 1% meer. Het percentage bereikt 94,3% als geen rekening wordt gehouden met vertragingen met "externe" oorzaken.

08
1.711
nieuwe medewerkers

Stuk voor stuk aangeworven in 2008. Vooruitzichten: 20.000 aanwervingen in 10 jaar. Met een nieuwe campagne!

08
€ 171,3 miljoen
positief operationeel resultaat

De NMBS-Groep was in 2008 bestand tegen de financiële crisis. Maar de economische malaise raakt het goederenverkeer.

02/03 De trein verleidt

216,8 miljoen klanten schonken ons in 2008 hun vertrouwen op de binnenlandse en internationale treinen. Bedankt!

04/05 Het station leeft

De stations spelen opnieuw een sleutelrol in de stadscentra: mobiliteit, diensten, winkeltjes...

06/07 Een trein van ambitie

Onze doelstelling voor 2009? Uw comfort in de trein verbeteren!

08/09 Een veilige trein

Veiligheid is een van de prioriteiten van de NMBS-Groep en ze geeft zichzelf de middelen om de klant goed te omringen.

10/11 De trein, motor van de economie

In de kern van de transportsector: met 38.000 medewerkers en investeringscapaciteit.

12/13 De trein is groen

Duurzame ontwikkeling: de NMBS-Groep maakt het verschil.

14/15 De trein communiceert

Via de klantendienst of via internet, bijvoorbeeld met railtime.be.

16 De spoorwegen werven aan

De NMBS-Groep is de grootste werkgever van het land. En blijft aanwerven: 20.000 personen in 10 jaar!



Luik-Guillemins, spoor 5

Steeds meer ten dienste van...

De resultaten van een onderzoek bij de stationsgebruikers, reizigers en niet-reizigers zijn duidelijk: de klanten van de NMBS-Groep vragen voor alles dienstverlening!

Dit activiteitenverslag wil antwoord geven op de vraag of de NMBS-Groep in 2008 die dienstverlening naar behoren heeft ingevuld.

Dat deed ze, afgaande op het aantal **getransporteerde passagiers**. 206,2 miljoen binnenlandse reizigers (+5% in vergelijking met 2007) en 10,6 miljoen internationale klanten (+6%). Het beheerscontract stelde een stijging van 3,8% voorop; de doelstelling is dus ver overtroffen. 216,8 miljoen reizigers, dat betekent een stijging sinds 1998 met 54% tijdens de voorbije tien jaar!

Ook op het vlak van de **stiptheid** deed de NMBS-Groep inspanningen. Met 90,2% deed ze het 1% beter dan in 2007. Noch de klanten, noch de netwerkbeheerder nemen volledig genoegen met die resultaten, zeker niet met de moeilijke eerste maanden van 2009 in het achterhoofd. Wanneer de externe oorzaken voor vertraging of deze ten

gevolge van investeringswerkzaamheden buiten beschouwing worden gelaten, klimt het percentage tot 94,3 (0,7% beter dan een jaar voordien). En er worden volop maatregelen genomen om de reiziger beter te informeren wanneer die te maken krijgt met vertragingen.

De NMBS-Groep bewees zeker de **tewerkstelling** een dienst. In 2008 werden 1.711 nieuwe medewerkers aangeworven en de nieuwe rekruteringscampagne, waarin de spoorwegpersoneelsleden zichzelf vertolken, scheert hoge toppen. De Human Resources-ploeg heeft nog drukke tijden voor de boeg: de helft van de personeelsleden van de NMBS-Groep moet de volgende tien jaar worden vervangen. Dat betekent dat er gemiddeld 2.000 personen per jaar moeten worden aangeworven.

De **relatie van de NMBS-Groep met de klant** stond ook in het teken van dienstverlening. Dat blijkt uit betere menselijke relaties tussen de klanten en de treinbegeleiders en loketbedienden, de stijging van het aantal boodschappen ontvangen door de ombudsman (5.518 klachten, +9%) en het internetaanbod aan de klanten via handige sites zoals

www.railtime.be, www.hetstation.be, www.despoorwegenwervenaan.be. De NMBS-Groep slaagt erin de overstap naar de virtuele media te maken zonder de menselijke contacten te verwaarlozen.

Het in 2008 gesloten sociaal akkoord dient ook de belangen van de NMBS-Groep, het personeel en de reizigers.

Tot slot de **financiële resultaten**. Waar heel de wereld deelde in de klappen ten gevolge van de economische crisis, kon de NMBS-Groep de schuld onder controle houden en verder investeren in de stations, het netwerk en het treinmaterieel; in 2009 zal er niet minder dan 1,4 miljard euro worden besteed ten dienste van de klant!

Globaal gezien mag 2008 daarom worden geboekstaafd als een goed jaar voor de spoorwegen die zich met vertrouwen klaarmaken voor 2010. Het jaar zal in het teken staan van de 175^{ste} verjaardag van de spoorweg in België (in 1835 reed de eerste trein op het vasteland) en het vijfjarige bestaan van de nieuwe structuur van de NMBS-Groep. Verjaardagen die op gepaste wijze zullen worden gevierd! ■

Voorwoord

Zonder oogkleppen

Eind april stelde de NMBS-Groep de jaarresultaten 2008 voor. De kerncijfers vindt u op de voorpagina van dit "activiteitenverslag". De cijfers zijn een momentopname en geven iedereen - gezagsdragers, waarnemers, personeel maar vooral ook de reizigers - de kans zich een duidelijk beeld te vormen van de prestaties van de drie bedrijven van de NMBS-Groep tijdens het voorbije jaar. Alles wordt immers in een breder perspectief geplaatst.

Dit jaar geeft de krant een overzicht van de activiteiten aan de hand van een aantal specifieke thema's: verleiding, want steeds meer reizigers kiezen voor de trein, ambitie om steeds beter te doen, de nieuwe rol van het station in het stadsleven ten gunste van een betere mobiliteit. Voorts gaat het ook over veiligheid en de economische stuwkracht van het spoor in België, de sleutelrol van de trein in het antwoord van de transportsector op de klimaatverandering, het aanwervingsbeleid, de groeiende menselijke en elektronische contacten met de gebruikers.



Veel leesplezier!

De grote strategische lijnen komen aan bod, maar ook andere initiatieven, waar we misschien niet altijd bij stilstaan, maar die de NMBS-Groep in bepaalde niches internationaal aan de top brachten. Het geheel is doorspekt met portretten van spoorwegbedienden, want het zijn zij die de trein van vandaag en van morgen maken.

We hebben met dit verslag maar een doel: dat u bij het omslaan van de laatste bladzijde overtuigd zult zijn dat de NMBS-Groep op het goede spoor zit. Dat we in 2010 alle reden tot feesten zullen hebben met de 175^{ste} verjaardag van de eerste spoorlijn op het vasteland tussen Brussel en Mechelen en ook met de vijfde verjaardag van de nieuwe driekoppige groepsstructuur.

België heeft in het spoorverkeer altijd aan de top gestaan. Wanneer België in de tweede helft van 2010 het voorzitterschap van de Europese Unie zal opnemen, wil de NMBS-Groep aantonen dat dit 175 jaar later, in het hart van Europa, nog altijd het geval is. De 38.000 werknemers bij het spoor zetten zich daar iedere dag opnieuw voor in. ■

Verantwoordelijke uitgever: Erik Sclap
Communication manager NMBS-Holding
Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel
Augustus 2009

Foto's: Leo Goossenaerts, Denis Moinil
Drukkerij: Cartim
Lay-out: H-CO.01

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

Op het spoor naar meer mo

206,2 miljoen reizigers! Het binnenlands treinverkeer vestigde in 2008 een nieuw record. Al negen jaar aan een stuk doen we er jaarlijks ongeveer 5% bij. We zitten dus goed op koers om tegen 2012 de kaap van 234 miljoen reizigers te ronden. Dat is immers de doelstelling die in ons beheerscontract is vastgelegd.

Opmerkelijk feit: NMBS doet het goed bij de jeugd want het aantal schooltreinkaarten is met 10,6 % gestegen. Een goed voorteken voor de toekomst en het milieu.

Meer mobiliteit voor iedereen

In 2008 stapten 4,2 % meer pendelaars op de trein voor hun woon-werkverplaatsingen. De derdebetalersregeling, waarop zowel privé- als overheidsbedrijven sinds 2006 kunnen instappen, heeft haar doel dus duidelijk niet gemist. Met die maatregel neemt de federale overheid respectievelijk 80 of 88 % (private of openbare sector) van de vervoerskosten voor haar rekening op voorwaarde dat de werkgever de resterende 20 of 12 % betaalt. Momenteel hebben 3.110 ondernemingen zo'n contract lopen met de NMBS. In 2008 alleen al kwamen er 583 bij.

Ook studenten en scholieren vinden vlotter de weg naar de trein. De prijs van de schooltreinkaart zit daar ongetwijfeld voor iets tussen want die kost nog slechts 20% van de gewone treinkaartprijs.

In de categorie vrijetijdsvreken en occasionele verplaatsingen omvat het aanbod een aantal bijzonder aantrekkelijke tarief-formules, zoals de B-Dagtrips. Die blijken dan ook zonder meer een schot in de roos.

De trein is dus duidelijk het beste alternatief voor de files. En er is voor elk wat wils want voor elk type reiziger bestaat er een geknipte formule, tegen een uiterst scherpe prijs.

Meer reizigers door meer kwaliteit

Meer klanten aantrekken is één zaak, maar dat mag zeker niet ten koste gaan van de kwaliteit van de dienstverlening. Daarom kopen we nieuw rollend materieel aan zodat onze klanten in alle comfort kunnen reizen. Op termijn leidt dit ook tot meer betrouwbaarheid, wat de stiptheid ten goede komt. Daarnaast gaan

we ook een deel van het huidige materieel grondig moderniseren. Een voorbeeld hiervan zijn de 130 M5-rijtuigen, onze eerste dubbeldekkers uit de jaren '80, die na renovatie als twee druppels water op de nieuwe M6-rijtuigen lijken.

Dienstregeling op maat van onze klanten

We passen ook geregeld de dienstregelingen aan. De ingrijpendste wijzigingen gebeuren in december, nadat er bijvoorbeeld nieuwe infrastructuur in dienst werd genomen. Ondertussen hebben we ook oor voor de reacties van de reizigers, en daarom kunnen we begin januari, indien nodig, nog enkele specifieke aanpassingen doorvoeren. Ook begin juni zijn dienstregelingswijzigingen mogelijk.

Wie naar www.nmbs.be surft, vindt hier een nieuwe toepassing voor onze klanten: de persoonlijke dienstregelingsbrochure. Na het invoeren van je gegevens, kun je hier als klant dus je eigen brochure op maat samenstellen. Heel handig en ook goed voor het milieu want zo hoeven we minder brochures te drukken voor in de stations.

Railease verzoent auto en trein

NMBS heeft samen met een privébedrijf en een autoleasingmaatschappij als partners een boeiend testproject opgestart. Dankzij Railease kunnen gebruikers van een bedrijfswagen nu ook opteren voor de trein als dat beter uitkomt. Railease is dus veel meer dan een modern en flexibel antwoord op de roep naar meer mobiliteit want het concept veronderstelt ook een heuse mentaliteitswijziging.

De cijfers spreken echter voor zich: als een werknemer in een jaar 7.000 km met de trein aflegt in plaats van met zijn bedrijfswagen, dan wordt er dat jaar een ton minder CO₂ geproduceerd. ■



216,8 miljoen reizigers, daar zetten we ons elke dag voor in...



Richard

Treinbegeleider

"NMBS-AMBASSADEUR"

De treinbegeleider moet in de eerste plaats de reizigers ontvangen aan boord van zijn trein. Dankzij ons uniform vallen we op en dat is bijvoorbeeld van belang bij het opstappen. Bij de controle van de vervoerbewijzen en andere contacten met de klanten ben je bovendien het uithangbord van NMBS. Je moet er dan ook onberispelijk uitzien.

Voor de klanten ben ik de ambassadeur van NMBS. Ik ben heel actief, een bezige bij dus! Ik maak graag een praatje met de mensen en steek vlot een handje toe. Voor deze job moet je dynamisch zijn, met zin voor initiatief. We hebben immers echt een commerciële functie: ten dienste staan van onze reizigers zodat ze als tevreden klant weer afstappen.

Nu en dan hoor je wel eens over agressie tegen treinbegeleiders. Daarom krijgen we ondersteuning van het veiligheids personeel en als het nodig is, grijpen ze in. We krijgen ook opleiding om mogelijke conflictsituaties te leren "ontmijnen". Respect is hierbij essentieel, maar dat werkt natuurlijk in twee richtingen: respect voor de klant maar ook voor de treinbegeleider.

Het is even wennen aan de onregelmatige werkuren, maar daar zijn zeker ook voordelen aan verbonden: tijdens de week heb je een dagje verlof en dus tijd voor hobby's of andere zaken.

Het is behoorlijk stresserend werk, maar wel erg boeiend door het contact met de mensen. Bovendien is het zeer afwisselend want elke dag beleef je iets anders. Anderzijds heb je veel zelfstandigheid. Deze job heeft me ook een massa vrienden opgeleverd, want wij treinbegeleiders vormen één grote familie! ■



De ambassadeurs van de NMBS-Groep

Liberaliteit en duurzame ontwikkeling



Geen crisis in internationaal reizigersverkeer

In 2008 vervoerde NMBS 10,6 miljoen reizigers. Dat is 7,4 % meer dan in 2007. 60 % van die reizigers spoorden met Thalys en 23 % met Eurostar. De twee sterproducten zijn samen goed voor bijna 80 % van de omzet van de sector internationale reizen.

Thalys is de onbetwiste leider van de hogesnelheidstreinen en wil dat ook zo houden. Alle stellingen zijn nu uitgerust met een WiFi-aansluiting en ook aan het reizigerscomfort is flink gesleuteld: de compartimenten kregen een facelift en de kwaliteit van de catering is nog verbeterd. Alle tarieven zijn voortaan ook verkrijgbaar als enkele reis, zodat de klant in alle vrijheid en met een maximum aan flexibiliteit zijn reis kan organiseren. Dezelfde soepelheid vertaalt

zich ook in de prijzen, met aangepaste tarieven voor elk budget.

Begin 2008 gooide Eurostar hoge ogen met de kortere reistijden. De rit tussen Brussel en Londen duurde nog maar 1.51 uur en de ticketverkoop schoot de hoogte in. Maar door een zware brand in de Kanaaltunnel en de waardevermindering van het Britse pond bleven de jaarresultaten toch wat onder de verwachtingen van het begin van het jaar steken. Over heel het jaar 2008 noteren we niettemin een

stijging van het aantal reizigers met 10%.

Sedert 23 februari 2009 geldt opnieuw de normale dienstregeling en spoor je weer in 1.51 uur, van Brussel naar Londen.

De ecologische troeven van de trein wegen uiteraard nog meer door in het internationaal verkeer aangezien de afstanden veel langer zijn dan bij binnenlandse verplaatsingen. Zo wordt de Eurostar voortaan als neutraal beschouwd inzake CO₂-uitstoot. Bovendien krijgen

de klanten in Londen "groene" tips: ze kunnen kiezen voor groener eten, groen shoppen, groen toerisme...

De TGV's Brussel - Frankrijk die Brussel-Zuid dagelijks met een dertigtal Franse steden verbinden, hebben ook de wind in de zeilen. Het verkeer groeide met meer dan 14 % en de teller staat nu bijna op een miljoen reizigers. Er zijn ook tal van aansluitingsmogelijkheden. Met ruim honderd extra hst-bestemmingen spoor je dus snel door naar Bretagne, de Alpen of de Pyreneeën.

In 2010 is de liberalisering van het internationaal spoorvervoer een feit. Daarom wil NMBS de rol van België versterken als draaischijf van het internationale spoorvervoer in het hart van Europa. Van hieruit reis je immers vlot naar de belangrijkste West-Europese steden dankzij een kwaliteitsvol aanbod waarin zowel de zakenreiziger als de toerist zijn gading vindt. We spelen dus onze troeven uit en kijken de toekomst met vertrouwen tegemoet! ■



Het station als kloppend

De NMBS-Holding lanceert "het Station". Een nieuwe visuele identiteit en een kleurig logo in de 32 grootste stations van het land vertellen de klant dat hij er efficiënte service en gezelligheid mag verwachten. Het station heeft zoveel meer te bieden.

Vrijdag 20 maart 2009. 13.55 uur. In de hal van het station Brussel-Centraal staat de tijd stil. 300 mensen doen mee aan een "freezing" naar aanleiding van de oproep die de NMBS-Holding lanceerde via het internet en een groep "flash-mobbers". Ze blijven staan, onbeweeglijk stil. Zelfs de Luikse rockband "Été 67" geeft geen kik. De gewone stationsgebruikers begeven zich tussen de levende standbeelden door naar de loketten, waar het personeel gewoon doorwerkt. Het is een opmerkelijk schouwspel. Om 14 uur begint de klok te tikken en plots weerklinkt de bel. Het station komt tot leven en de anonieme standbeelden, waaronder een aantal uitstekende dansers, beginnen te bewegen. Het filmpje is te zien op "YouTube" (flashmob, Brussel-Centraal). Vervolgens geeft de rockband "Été 67", van de hit "Le Quartier de la gare", een miniconcert ten beste boven de trappen naar de perons.

Het station leeft. Dat is de slogan van de campagne die de nieuwe visuele identiteit van de stations in de verf zet. "Eerst moesten we het ideale imago voor de grote stations bepalen, stelt Jannie Haek, CEO van de NMBS-Holding. We peilden zowel bij de klanten van het station (reizigers en niet-reizigers) als bij de buurtbewoners naar hun perceptie van het station vandaag, en ook naar hun verwachtingen rond het ideale station".

Het resultaat? Blijkbaar werd het station, naast de trein, vooral geassocieerd met stress, tijd, drukte en anonimiteit. De perceptie van de ondervraagden over hun eigen station is minder somber, maar naast positieve elementen zoals architectuur, de beschikbaarheid van winkels en diensten... zijn er ook al snel kritische geluiden te horen over comfort, parkeergelegenheid en de drukte.

En het ideale station dan? Het moet een dynamische en efficiënte plek zijn, waar je tijd wint en waar je het nuttige aan het aangename koppelt. Klanten en niet-klanten hebben dezelfde verwachtingen: sociale contacten, het station als poort naar de stad, gezelligheid. Kortom, het station niet alleen als draaischijf voor vervoer maar ook als sociaal trefpunt! "Een uitgebreid aanbod van winkels en diverse commerciële activiteiten en diensten komt concreet aan die wensen tegemoet, zegt Jannie Haek: efficiëntie, controle, comfort, gezelligheid, plezier en dynamiek. Dankzij een complementair dienstenaanbod kun je niet alleen je tijd beter indelen, maar krijgt het station ook een opener, menselijk gezicht.

De nieuwe identiteit is gebaseerd op drie grote principes:

Efficiëntere tijdsbesteding. Dankzij een vlotte overstap met de andere vervoersmiddelen, meer auto- en fietsparkings, infrastructuur die tegemoetkomt aan de behoeften van wie minder goed te been is.

Slimme tijd. Naast een uitgekiend commercieel aanbod vinden ook meer en meer diensten hun weg naar het station. Wifi, strijkateliers, jobbemiddelingskantoren, postpunten, reisbureaus, toeristische

infobalies, fietspunten met hersteldienst. De opening van de eerste crèche in het station is nog slechts een kwestie van tijd.

Ontmoetingsplaats. Het station is niet langer triest. 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. Comfort gaat hand in hand met netheid en veiligheid. Er is dan ook massaal geïnvesteerd in mensen en technologie.

"Overal ter wereld krijgt het station weer waardering, nadat het lang in het verdomhoekje heeft gezeten, verklaart Vincent Bourlard, directeur-generaal Stations. In alle steden zorgt het station voor verwevenheid, niet alleen tussen buurten maar ook tussen vervoerswijzen en, nog belangrijker, tussen mensen". ■



Totems van "het Station" voor de hoofdingang van Brussel-Noord



Béatrice

City Station Manager

"CONTACT MET DE KLANTEN, DAT IS MIJN DING!"

Beatrice Descamps is City Station Manager in Bergen, of eigenlijk van 19 stations rond de "stad van de Doudou". Interessant detail: van de tien "City Station Managers" in ons land is zij de enige vrouw. Béatrice (56 jaar) groeide op met de spoorweg want papa was hoofdontvanger terwijl mama een winkeltje had. En dat gezinsmodel heeft mevrouw de City Station Manager zelf overgenomen want ze trouwde zelf ook met een zelfstandige. "Ik ben dus eigenlijk altijd klantgericht bezig, en dat vind ik leuk".

De loopbaan van Beatrice stond echter niet altijd in het teken van het contact met mensen. Ze begon in 1980 bij de NMBS als opsteller op de dienst "pensioengeschillen" in Brussel. "Ik had drie jaar bij een gemeentebestuur gewerkt, maar na de fusie van de gemeenten zag de toekomst er onzeker uit. En daarom ben ik in papa's voetsporen getreden". Financiën dus. Van Brussel verhuist ze naar de dienst "ontvangst" in Saint-Ghislain. Eerst slaagt ze voor het examen van ontvanger en daarna hoofdontvanger. Net als papa! Na haar overplaatsing naar Aat wordt ze in '98 rondtrekkende hoofdontvanger. "Ik ging de boekhoudingen van de stations controleren. Ik heb dat zeven jaar gedaan." Maar dan had ze het wel gehad met de cijfertjes en toen ze het functieprofiel voor de nieuwe "City Station managers" onder ogen kreeg, dacht ze meteen: "Dat is iets voor mij!". "Het is echt een schitterende job. We rapporteren aan de 'Area Manager' en we houden ons met de meest uiteenlopende dingen bezig. En dat maakt het net zo leuk: de veiligheid, de parkings, de winkeltjes, de schoonmaak... Je bent echt een manusje-van-alles. Ik heb wel een kantoorjob, maar je vindt me even vaak op het terrein, in een van mijn 19 stations. Bovendien sta ik altijd rechtstreeks in contact met de klanten en dat is echt mijn ding!"

Béatrice zal binnenkort trouwens zelf in de schijnwerpers staan. "Haar" station in Bergen krijgt immers een heuse facelift. Niemand minder dan Santiago Calatrava zal voor de NMBS-Holding het station Bergen omtoveren tot een van de troeven van de stad die in 2015 Culturele Hoofdstad wordt. "Na de feestelijke openingen in Luik en Antwerpen zullen alle ogen gericht zijn op Bergen. Maar vergeet niet dat ik nog andere stations in de steigers heb staan: Doornik, Edingen, 's Gravenbrakel... Een werf meer of minder... dat maakt me niet bang. Integendeel, ik sta te popelen!" ■

Het verhaal van een wenskaart uit de "Belle Epoque"



Het eindresultaat: de wenskaart van de NMBS-Holding voor 2009

De nieuwjaarskaart van de NMBS-Holding voor 2009 toonde een feestelijk tafereel... onder de luifel van het station Aarlen. "In 2008 stapte de kerstman op de trein in Antwerpen-Centraal. Voor 2009 wilden we mensen tonen die feest vieren in het station", vertelt Béatrice Duculot, die het idee uitwerkte bij de dienst Communicatie. "De romantiek van de schitterend gerestaureerde luifel van Aarlen was gewoon ideaal".

De stationsluifel dateert van 1884 en werd na een grondige restauratie in zijn oude glorie hersteld en vereeuwigd op de wenskaart in "Belle Epoque"-stijl. De prachtige foto werd bij valavond gemaakt door Denis Moinil (met collega Leo Goossenaerts een van de huisfoto-

grafen) en vervolgens bewerkt door de grafici. Daarna volgde een fotosessie met de dansers van "Euro Dance", een dansgroep die repeteert in een grote zaal in het Brusselse Jubelpark. De zaal heeft witte muren, wat het knipwerk vergemakkelijkte. De dansende koppels werden immers uitgeknipt en onder de stationsluifel van Aarlen geplakt. Het resultaat is bekend. Tijdens de eindejaarsperiode was een afgeleid beeld te bewonderen op affiches in alle stations.

Trouwens, in 2008 vonden in die stations meer dan 700 evenementen plaats: concerten, tentoonstellingen, sportmanifestaties... Het station leeft is duidelijk meer dan een slogan! ■



De basisfoto's voor de wenskaart



hart van de stad!



Antwerpen. Winkelgalerij



20 maart 2009. Mini-concert van "Eté 67"

De stations in cijfers

De grote stations in ons land, die door de NMBS-Holding worden beheerd, spelen een sleutelrol in de steden. Wekelijks ontvangen deze stations meer dan 3 miljoen reizigers (65% van alle reizigers op het hele net) en honderdduizenden voorbijgangers. Het zijn de intermodale knooppunten bij uitstek: trein, hst, bus, tram, metro, auto, fiets, taxi... Nergens anders vind je al die vervoerswijzen samen.

Het parkeeraanbod voor auto's en fietsen zit duidelijk in de lift (54.000 auto-parkeerplaatsen tegen 2012 en 20.000 plaatsen voor tweewielers). Ook voor veiligheid en netheid worden permanente inspanningen geleverd met uitgebreidere teams en nieuwe, meer performante technische uitrusting.

De grote stations versterken het stedelijke weefsel en zijn echte motoren voor de economische ontwikkeling. Het zijn bruisende handelscentra: in totaal 23.706 m²

handelsruimte voor meer dan 320 winkels maar ook allerlei diensten: fietspunten, strijkateliers, autoverhuur, toeristische informatie... Bovendien vinden er jaarlijks ook honderden evenementen plaats (700 in 2008): concerten, tentoonstellingen, modeshows...

De stations vormen dus een belangrijke schakel in het leven van de reiziger, de klant, de stad, in het sociale leven en in de lokale economie. Het is dan ook logisch dat er de voorbije jaren zo grondig in werd geïnvesteerd. In de meeste grote stations werden renovaties uitgevoerd

en in andere zijn moderniseringswerken gestart of gepland. Het investeringsplan 2008-2012 trekt bijna een miljard euro uit voor de stations. De voorbije jaren werden negen stations in een nieuw kleedje gestopt, grondig gerenoveerd of ondergingen zelfs een totale metamorfose.

Ook de rol van de stations zelf is veranderd: de tijd dat je enkel in het station kwam om de trein te nemen is voorbij.

Maar ook de stopplaatsen worden niet vergeten, want daar worden heel wat belangrijke investeringen gepland. ■



Efficiëntere tijdsbesteding dankzij een vlotte overstap

32 stations "met label"

Aalst	Gent-Dampoort
Aarlen	Gent-Sint-Pieters
Aat	Gembloux
Antwerpen-Berchem	Hasselt
Antwerpen-Centraal	Kortrijk
Bergen	Leuven
Brugge	Libramont
Brussel-Centraal	Luik-Guillemins
Brussel-Luxemburg	Mechelen
Brussel-Noord	Namen
Brussel-Zuid	Nijvel
Charleroi-Zuid	Oostende
Denderleeuw	Ottignies
Dendermonde	Sint-Niklaas
Doornik	Vilvoorde
Etterbeek	Zottegem

Geef je mening

De nieuwe website www.hetstation.be, die samen met het merk werd gelanceerd, is een handig hulpmiddel voor alle stationsgebruikers. Voor elk station vind je er nuttige info over de beschikbare winkels en diensten, de investeringsprojecten, interessante weetjes over de stations en de geplande evenementen. Maar de internetgebruiker kan ook zijn mening geven. Via mini-enquêtes laten de bezoekers weten wat zij vinden van "het Station". Binnenkort wordt de site trouwens nog een stuk interactiever.

Een nieuw logo

Het merk "het Station" werd vertaald in een logo en een "Identity Design". Het veelkleurige logo verwijst naar de architectuur, slaat een brug tussen binnen en buiten, tussen het station en de stad. Dynamiek en interactie. Het logo roept bescherming op. Gezelligheid, ontmoetingen en emoties. De levendige en diverse kleuren onderstrepen deze

filosofie. De stations die de belofte van het merk vandaag al waarmaken, herken je aan de kleurige totems bij de ingang van het station en aan de vermelding van het logo op de andere stationsaanduidingen.

De top-5 van de stations

Vlaanderen

1. Gent-Sint-Pieters
2. Antwerpen-Centraal
3. Leuven
4. Mechelen
5. Brugge

Brussel

1. Brussel-Centraal
2. Brussel-Zuid
3. Brussel-Noord
4. Brussel-Schuman
5. Brussel-Luxemburg

Wallonië

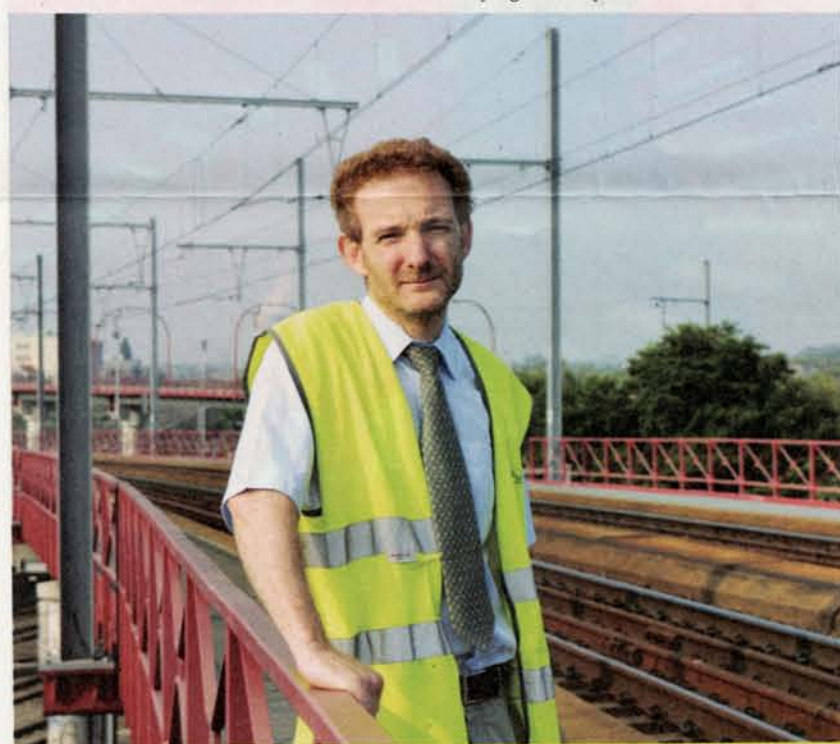
1. Ottignies
2. Namen
3. Luik-Guillemins
4. Bergen
5. Charleroi-Zuid

Het station leeft

Massale investeringen in treinmaterieel



In 2011 zullen er in totaal 492 nieuwe M6-dubbeldeksrijtuigen rondrijden



Christophe

Burgerlijk ingenieur - kunstwerken

"COMPLEXE TECHNISCHE UITDAGINGEN AANGAAN"

"Ik houd me vooral bezig met onderhouds- en investeringswerken op het net. Meer specifiek bepaal ik welke werken nodig zijn om de capaciteit van het spoornet in stand te houden en die werkzaamheden volg ik ook op. In de praktijk speuren mijn team en ik dus het hele spoornet af om te zien welke kunstwerken we onder handen moeten nemen. Dan beslissen we welke werken we gaan uitvoeren en hoe we die gaan opvolgen. De veiligheid en de stiptheid van het net verbeteren, dat is ons doel.

Infrabel is in de burgerlijke bouwkunde een bouwheer van formaat. Bovendien kadert de opdracht van de spoorinfrastructuurbeheerder volledig in het streven naar duurzame ontwikkeling. Ikzelf hecht veel belang aan groenere mobiliteit. Mooi meegenomen dus dat ik daar in mijn job dagelijks mijn steentje kan toe bijdragen. Daarnaast werk ik ook graag in teamverband en dat is voor onze projecten essentieel. Je moet immers vaak je diverse vaardigheden aanspreken.

Bij de spoorweg krijgen ingenieurs de kans om complexe, technische uitdagingen aan te gaan, en dit in een operationele omgeving waar je met allerlei factoren rekening moet houden. Je krijgt dus alle ruimte om jezelf te ontplooiën!

Momenteel investeren we veel in het project om de zes laatste overwegen in het Brussels Gewest af te schaffen. Persoonlijk steek ik ook veel energie in het opleiden van jonge mensen die bij ons komen werken, opdat ze de nodige spoortechnische bagage meekrijgen en zich vlot in onze teams kunnen integreren." ■

Reizen met de trein zit in de lift: de voorbije tien jaar ontvingen we jaarlijks 5% meer reizigers in de binnenlandse treinen. Om aan die groei het hoofd te bieden, investeert NMBS massaal in nieuw treinmaterieel.

Sinds 2004 heeft NMBS al 2,4 miljard Seuro geïnvesteerd in de aankoop van rollend materieel. Dat is zes keer meer dan tijdens het vorige decennium. Bovendien is er ook nog 300 miljoen euro uitgetrokken om ook op het huidige materieel hetzelfde comfort te kunnen bieden. Binnen 7 à 8 jaar zullen vrijwel alle reizigerstreinen tot de nieuwe generatie behoren of volledig gerenoveerd zijn met alle moderne comfort.

De M6-dubbeldeksrijtuigen vormen duidelijk de grootste troef van NMBS om de verwachte groei in het binnenlands reizigersverkeer op te vangen. Ze bieden optimaal comfort en hoeven niet onder te doen voor de hogesnelheidstreinen. Qua capaciteit vervoeren de M6'en tot 80% meer reizigers dan de andere rijtuigen.

NMBS bestelde al 492 M6-dubbeldeksrijtuigen bij de constructeur Bombardier, voor een totale investering van 761 miljoen euro. Zo'n 350 daarvan sporen momenteel al op het net.

Eind 2011, als alle bestelde M6'en geleverd zijn, betekent dat een aanbod van maar liefst 64.000 zitplaatsen tijdens de spits, zowel 's morgens als 's avonds.

Het nieuwe Desiro ML-materieel, dat in 2008 bij Siemens werd besteld, zal vooral worden ingezet op het GEN (Gewestelijk Expresnet). Het eerste exemplaar van die drieledige motorstellen rolt in 2011 van de band. De overige 304 worden gespreid geleverd tot in 2016. Totaal prijskaartje: 1,43 miljard euro.

Met de bestelling van 120 nieuwe locomotieven van type 18 bij Siemens komt er nog eens een investering van 422 miljoen euro bovenop. De levering is gepland tussen 2009 en 2012 en deze nieuwkomers zullen de betrouwbaarheid en de stiptheid van het spoorverkeer verbeteren.

Een facelift van 300 miljoen euro maakt het huidige materieel zo goed als nieuw!

De modernisering van het M5-park - dat waren de eerste dubbeldeksrijtuigen op ons net - ging van start in 2008, in de werkplaats Cuesmes bij Bergen. Na de facelift lijkt het gerenoveerde materieel als twee druppels water op de nieuwe M6-rijtuigen. Het werk werd opgestart door Bombardier, dat het personeel van

de werkplaats zal bijstaan en opleiden om de 130 M5-rijtuigen in een nieuw kleedje te steken. Tussen 2009 en 2011 zal dit project 85 miljoen euro kosten.

Ook de drieledige Break-motorstellen zijn aan modernisering toe en worden momenteel onder handen genomen in de werkplaats Mechelen. Dit titanenwerk loopt tot 2016 en is goed voor een investering van 216 miljoen euro.

En nog steeds in de optiek om het comfort en de standaarden van het bestaande materieel te verbeteren, krijgen ook de I6- en I10-rijtuigen een opknapbeurt zodat ze tegen 200 km/u over de hogesnelheidslijnen kunnen zoeven.

Marc Descheemaeker, CEO van NMBS, legt uit hoe belangrijk deze investeringen zijn: "Als we onze ambitie willen waarmaken en tijdens de spitsuren aan alle klanten een zitplaats bieden, dan moeten we massaal investeren in rollend materieel. Met maximale service en kwaliteit zal NMBS steeds meer mensen kunnen overtuigen van de troeven van de trein als het "groene" vervoermiddel". ■



De gemoderniseerde M5: bravo voor het atelier van Cuesmes



na

Op volle snelheid!

In 2009 zal ons hogesnelheidsnet helemaal gebruiksklaar zijn. België zal zo het eerste land in Europa zijn dat over een volledig afgewerkt hogesnelheidsnet beschikt, van grens tot grens. De 314 kilometer aan snelle sporen laten de reiziger toe om snel en comfortabel zijn bestemming in Frankrijk, Duitsland of Nederland te bereiken.

Infrabel investeert sinds enkele jaren in de ontwikkeling van dit net aan de hand van twee grote projecten:

- De aanleg van een hogesnelheidslijn tussen Brussel en Amsterdam in het Noorden van ons land (HSL Noord)
- De bouw van een nieuwe hogesnelheidslijn tussen Luik en Keulen (HSL Oost)

Dankzij dit hogesnelheidsnet versterkt België zijn rol als draaischijf in het internationale treinverkeer en blijft het een onontbeerlijke schakel voor het Europese hogesnelheidsnet.

Dat wordt gevierd tijdens de officiële inhuldiging van de hst-stations Luik-Guillemins (18/09, met Franco Dragone) en Antwerpen-Centraal (25/09, met een exclusieve stationsroman). ■



De hogesnelheidslijn tussen Luik en de Duitse grens

GEN : Brussel wordt weer leefbaar

Diabolo: Met de trein naar Aruba

De pendelaars zijn het erover eens, het is elke dag hetzelfde liedje: er rijden te veel auto's rond in Brussel...

Om dit probleem te helpen oplossen, heeft Infrabel, de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwegnet, enkele jaren geleden beslist om te investeren in het GEN-project (Gewestelijk Expresnet). Het project is een initiatief van de Belgische federale overheid en de drie Gewesten. Het idee is eenvoudig: in een straal van 30 kilometer rond Brussel de reizigers één trein om het kwartier richting de hoofdstad aan te bieden.

Meer treinen, minder files!

Dit uiterst efficiënte GEN-net zal het wegverkeer op de grote verkeersassen en in de residentiële buurten gevoelig verminderen.

Het Brusselse spoorwegnet wordt hiervoor uitgebreid met extra sporen. Wie meer sporen zegt, zegt meer capaciteit. De stations en stopplaatsen van het GEN-net zullen twee keer meer treinen kunnen ontvangen. De GEN-treinen zullen zo op hun eigen sporen rijden, naast de snellere treinen.

Daarnaast stelt Infrabel alles in het werk om een maximale interoperabiliteit te verzekeren tussen alle openbare vervoersmiddelen. Zo kan de reiziger gebruik maken van goede aansluitingen tussen trein, tram, bus en metro.

Het GEN-project vergt grote infrastructuurwerken. De hoofdassen van en naar Brussel worden uitgebreid naar 4 sporen. Het gaat om de spoorlijnen Brussel-Halle (L96), Brussel-Leuven (L36), Brussel-Ottignies (L161), Brussel-Nijvel (L124) en Brussel-Denderleeuw (L50A).

Het op 4 sporen brengen van deze spoorlijnen gaat gepaard met grote aanpassingswerken: zowel de spoorbedding als de kunstwerken op het spoor moeten worden aangepast. Er worden hiertoe bruggen gebouwd, sporen aangelegd, ondergrondse spoorlijnen verplaatst, nieuwe wegen aangelegd, stations gemoderniseerd, parkings aangelegd enz.

Het Gewestelijk Expresnet zal horizon 2016 worden afgewerkt. Momenteel zijn meerdere werven volop aan de gang.

In 2008 gingen twee belangrijke GEN-werven van start:

- De verdubbeling van de spoorlijn tussen Brussel en Denderleeuw (L50A).
- De bouw van de tunnel Schuman-Josaphat.

Het GEN-project zal de Europese wijk per trein ontsluiten naar de belangrijkste Belgische steden. Treinen kunnen zo de volledig verzadigde Noord-Zuidverbinding vermijden. Na het uitvoeren van de werkzaamheden zal het station Brussel-Schuman rechtstreeks verbonden zijn met Brussels Airport. Hiertoe startte Infrabel de werken voor de bouw van de tunnel Schuman-Josaphat die de tewerkstellingspolen in het oosten van Brussel (Brussel-Schuman / Luxemburg) zal verbinden met de belangrijkste spoorlijnen van ons land.

Een ecologisch project

Het GEN-project zal niet alleen de mobiliteit in en rond Brussel eenvoudiger maken, het zal ook zorgen voor een betere levenskwaliteit van de Brusselaars dankzij de modernisering van de stations, de heraanleg van bepaalde wijken of de aanleg van trillingsarme sporen en geluidsmuren. Het GEN is ook een troef voor de economie in het Brusselse

Gewest omdat het bedrijven en personen zal aanzetten om in Brussel te blijven of zich (opnieuw) in Brussel te komen vestigen.

Een laatste troef, en niet de minst belangrijke, is het feit dat het GEN het milieu ten goede zal komen. Dankzij het GEN zal het aantal wagens in en rond Brussel verminderen en kan Infrabel dus de CO₂-uitstoot helpen verminderen! ■



Werkzaamheden ter bevordering van de kwaliteit

Vertragingen zijn geen fataliteit

NMBS laat geen kans onbenut om de stiptheid te verbeteren. Dat is immers de eerste bekommernis van de klanten. In 2008 reed 90,2% van de treinen stipt.

Er zijn tal van oorzaken voor vertraging: pannes van het rollend materieel, breuken in de bovenleiding, verzadiging van sommige lijnen, infrastructuurwerken voor het GEN en zelfs een brand in het seinhuis van Brussel-Noord.

Het aantal gevallen waarbij de oorzaken aan derden of overmacht te wijten zijn, is met 12% gestegen. Het gaat dan vooral om gestolen koperkabels van de seininrichting en de bovenleidingen, zelfmoorden, slechte weersomstandigheden enz.

In 2007 kon NMBS stiptheidscijfers voorleggen die merkbaar beter waren dan die van de voorgaande jaren. De actie werd verder opgevoerd en daardoor is de balans



De stiptheid? Een dagelijkse strijd!

voor 2008 nog gunstiger. Dankzij de grote bestelling van nieuwe M6-dubbeldekkers (over verscheidene jaren gespreid) moet het aantal technische problemen nog verminderen, zodat het rijtuigenpark voor de reizigerstreinen een stuk betrouwbaarder wordt. De stiptheid zal bovendien gunstig worden beïnvloed door de nieuwe locomotieven waarvan er al een aantal zijn geleverd.

Ook de NMBS-werkplaatsen doen hun duit in het zakje: ze werken volgens de norm ISO 9001. Op die manier is kwaliteitsvol onderhoud gegarandeerd en dat betekent tevens een drastische vermindering van het aantal dagen dat het rollend materieel onbeschikbaar is wegens onderhoud of herstelling. ■

In 2007 lanceerde Infrabel het Diabolo-project. Doel: Brussels Airport vlotter bereikbaar maken. Tegen eind 2012 krijgen de lijnen Mechelen/Antwerpen en Leuven/Luik een rechtstreekse spoor aansluiting met de nationale luchthaven.

Met de privaat-publieke samenwerking werd een originele financiële structuur op poten gezet. In 2008 werd het project uitgeroepen tot Transport Deal of the Year en European Rail Deal of the Year.

Diabolo omvat onder meer de aanleg van een nieuwe spoorlijn op de middenberm van de autosnelweg E19 Brussel/Mechelen, die bovendien rechtstreeks aftakt naar het station Brussel-Nationaal-Luchthaven. Momenteel schieten de werken op de middenberm van de E19 goed op en ook de graafwerken gingen in april 2009 van start.

Dankzij dit partnership tussen de luchtvaart en het spoor krijgen de reizigers binnenkort een zee van mogelijkheden. De wereld binnen handbereik... vanuit ieder station! ■

B-clean waakt

De brigades van B-Clean, dat zijn een honderdtal mensen (+19 in 2008) die elke dag opnieuw paraat staan. Hun opdracht? Ervoor zorgen dat de treinen van de pendelaars er 's avonds weer net zo fris uitzien als 's morgens. Op bepaalde lijnen blijft het zelfs niet bij de klassieke schoonmaakbeurt aan het perron. Ook tussendoor frissen de mensen van B-Clean de trein nog even op: vuilnisbakjes leeg, toiletten weer schoon... De schoonmaak wordt georganiseerd op drie fronten: in de 18 onderhoudsposten, waar 500 treinen per dag de revue passeren. Dat betekent 60.000 vuilnisbakjes leeg te maken, 3.000 wc's te poetsen enz. En dan nog even naar de "trainwash". Dat kan op 13 plaatsen in ons land en hier wordt dus de buitenkant aangepakt (30.000 rijtuigen gewassen per maand). Tot slot zijn er ook nog de extra oprisbeurten tijdens de treindienst. Dat is het werk van B-Clean. In totaal zorgen zo'n 600 werknemers voor nette treinen voor iedereen. ■

Veiligheid, een topprioriteit

Spoorwegmaatschappijen uit de hele wereld zakken af naar Brussel om het "Security Operations Center" van Securail te bezoeken. De eerste camera dateert van 1994. Vandaag staat de teller op... 1.700!

De grootste troef van de trein is de veiligheid. Veiligheid voor de reiziger, niet alleen tijdens maar ook voor en na de reis. Dat betekent dus ook in het station van vertrek en van aankomst. In 1994 was het de NMBS menens: de eerste camera werd geïnstalleerd in het station Brussel-Zuid. Sindsdien kwamen er nog 1.700 bij. Ze maken deel uit van het zogenaamde "Malaga-plan".

Het plan bestaat uit de installatie van een technologisch platform voor alarm-beheer, het beheer op afstand van het openen van intelligente koffers aan de loketten, de beveiliging tegen inbraak en hold-ups, de installatie van camera's en de controle van de beelden. De verwijzing naar de gelijknamige Spaanse stad is dan

wel eerder toevallig, maar het plan heeft zeker ook een internationale dimensie. Uit de hele wereld komen spoorwegmaatschappijen en private bewakingsfirma's naar de Brusselse Frankrijkstraat om het paradepaardje van de veiligheid te bezoeken: het SOC of "Security Operations Center". Het opende zijn deuren op 1 maart 2008 en is de fusie van de vroegere "control room" en de centrale meldkamer. "De camerabeelden vanuit het hele land komen hier samen", zegt security manager Mark Aertgeerts.

Zes mensen zijn daar permanent mee bezig. Maar hoe kunnen zes mensen de beelden van... 1.700 camera's opvolgen? "Eerst passen we 'upstream management' toe: we bakenen de risicozones in de

stations duidelijk. Vervolgens doen de agenten een virtuele ronde, d.w.z. ze gaan virtueel patrouilleren in de stations en volgen daarbij een specifiek parcours."

De bediende bekijkt dus alles op het scherm en volgt daarbij een strikt tijdschema. Eerst 20 minuten patrouilleren, wat opperste concentratie vergt. Daarna kan hij - iets meer ontspannen - vaste beelden analyseren. Ten slotte volgen er weer 20 minuten beelden opzoeken en noodoproepen afhandelen. "Dat is wat we noemen de 'real time'. De oproepen komen van de 525 Securail-bedienden in de stations, van treinbegeleiders of van de reizigers zelf via het nummer 0800/30 230. Hier kun je terecht om verdacht gedrag of verdachte voorwer-

pen te melden." En het "SOC" heeft de handen meer dan vol: 50.089 oproepen in 2008, dat is een stijging met 14%. De meeste oproepen gaan over diefstal, agressie of graffiti. Maar soms lopen er ook kinderen verloren in het station of staat er vee op de sporen. "In 2008 kwamen er 2409 oproepen binnen via 0800/30 230 (+7%). Het aandeel daarin van verloren voorwerpen of bomalarmen is met 49 oproepen klein en daalde met 14%.

Zodra het SOC een melding krijgt van verdacht gedrag wordt er onmiddellijk ingegrepen: 16.000 interventies door Securail-bedienden, 12.000 door de politie, 2.500 door stationspersoneel en 1.200 door de dienst "100".

Ondertussen valt de bewakingscamera eigenlijk niet meer weg te denken bij het toezicht op de stations. Tegenstanders waren er zeker ook, maar na de dramatische zaak "Joe Van Holsbeek" trok niemand nog het nut van camerabewaking in twijfel. De NMBS-Groep werkt samen met Siemens-Stevens voor de hardware en met Nice Vision voor de software. Deze laatste is verantwoordelijk voor de volledige beveiliging van het systeem en voor de ontvangst van de digitale beelden. Alles gebeurt conform de privacywetgeving en in samenwerking met de politie en de gerechtelijke diensten. Zet dus je mooiste glimlach op zodra je in het station komt want... je wordt gefilmd! ■



BEL GRATIS SECURAIL 0800 30 230

DAG EN NACHT HOUDT SECURAIL EEN OOGJE IN HET ZEIL, MAAR UITERAARD IS VEILIGHEID EEN ZAAK VAN ONS ALLEMAAL. MERK JIJ IETS VERDACHTS IN HET STATION OF IN DE TREIN, MELD HET DAN DIRECT VIA HET GRATIS NUMMER 0800 30 230.



Een geruststellende aanwezigheid...

Iets verdachts gezien? Bel 0800 30 230!

Veiligheid is een zaak van ons allemaal, zowel in het station als daarbuiten. Er zijn nu een pak meer veiligheidsbedienden en de grote stations zijn uitgerust met bewakingscamera's. Maar ook de klanten kunnen hun steentje bijdragen door verdacht gedrag en gevaarlijke situaties te melden aan de veiligheidsdienst Securail. Zo wordt het voor iedereen veiliger! Deze actieve houding werd in 2008 aangemoedigd met een ludieke affichecampagne. Resultaat: 2409 oproepen!

Het veiligheidsbeleid van de NMBS-Holding gaat uit van drie pijlers: meer veiligheidsagenten op het terrein, intensieve samenwerking met alle politiediensten en geavanceerde technische uitrusting. De federale regering steunt dit beleid en trekt sinds 2008 jaarlijks een extra toelage van 10 miljoen euro uit voor de veiligheid.

Een affichecampagne zet de klanten ertoe aan mee te werken aan de veiligheid,

zonder dat ze zelf gevaar hoeven te lopen. De affiches tonen hoe een stomverbaasde klant wordt geconfronteerd met de meest bizarre situaties. Een spook dat doodleuk z'n krant zit te lezen op het perron, een vrouwelijke centaur die de dienstregeling bekijkt of een ridder in harnas die in de rij staat aan het loket. Dankzij de speelse toon wordt het onveiligheidsgevoel niet nodeloos aangewakkerd, maar krijgt de boodschap toch veel weerklank.

De campagne roept iedereen op die getuige is van een verdacht feit (zakkenrollers, iemand die op de sporen loopt...) om het gratis nummer 0800 30 230 te bellen. Je kunt er iedere dag, de klok rond, terecht. Het nummer vind je op de groene stickers in elk station en in elke stopplaats. Natuurlijk kun je ook altijd gewoon een agent van Securail aanspreken. Ze vallen zeker op in hun nieuwe roodzwarte uniform. ■

eit

Zet een voet op de sporen en kijk de dood in de ogen!



In 2008 registreerde spoornetbeheerder Infrabel niet minder dan 70 ongevallen, waarvan 28 met dodelijke afloop. Die gebeurtenissen telkens bij het oversteken van de sporen in stations en aan overwegen. Deze ongevallen zijn jammer genoeg te wijten aan de onvoorzichtigheid van de slachtoffers. In hun haast of roekeloosheid onderschatten ze het gevaar en steken ze de sporen over zonder zich te houden aan de voorschriften of de signalisatie.

Dergelijke ongevallen zijn ook voor de familie van het slachtoffer en voor de reizigers en treinbestuurders traumatiserend. Nochtans zijn ze gemakkelijk te voorkomen. Als we voorzichtig zijn en de elementaire vei-

ligheidsvoorschriften naleven, zorgen we er samen voor dat er minder ongevallen gebeuren. Daarom lanceerde Infrabel in maart 2009 een grote nationale sensibiliseringscampagne. Doel: het grote publiek sensibiliseren zodat ze de sporen veilig oversteken, zowel in het station als aan de overweg.

Nationale sensibiliseringscampagne

Met deze campagne wil Infrabel twee thema's onder de aandacht brengen: het risico als je te voet de sporen oversteekt, en het gevaar als je de overwegseinen negeert.

Iedereen moet zich aangesproken voelen, en dus niet alleen onbezonnen lieden of "jonge gekken". Daarom werd voor een objectieve en sobere benadering gekozen, met TV-spots (op alle grote nationale zenders), affiches op de perrons en twee informatiebrochures die in alle stations en stopplaatsen beschikbaar zijn. Die brochures werden trouwens ook uitgedeeld aan de 50 meest gebruikte overwegen in België.

Om de jongeren te sensibiliseren, bezorgde Infrabel aan de scholen een handige didactische kalender in groot formaat, met veiligheidstips op elke bladzijde. Ook in de belangrijkste schooltijdschriften kwam dit thema uitgebreid aan bod.

Veiligheid voor alles!

Veiligheid is voor Infrabel altijd al de absolute topprioriteit. Infrabel doet er dan ook alles aan om jaarlijks overwegen af te schaffen waar dit kan. Minder kruisingen tussen spoor en weg betekent minder risico's bij het oversteken van de sporen. Infrabel maakt dus werk van onze veiligheid maar bepaalde overwegen kunnen momenteel gewoon niet worden afgeschaft. Die worden dan zoveel mogelijk gemoderniseerd door Infrabel.

Veiligheid is echter een zaak van iedereen, en dus pakken we dit samen aan! ■



Daniel
Hoofdtechnicus
elektromechaniciën

"NAUWGEZET EN BESCHIKBAAR"

"Werken als elektromechaniciën bij de spoorwegen, dat is pas een boeiende job! Ik ben hoofd van de werkploeg seininrichting in de infrastructuurzone Luik. Mijn belangrijkste taak is dan ook seinposten uitbouwen en in dienst stellen. Het is afwisselend werk en tijdens mijn loopbaan (al 27 jaar!) heb ik al heel wat watertjes doorzwommen...

Het meest spannende aan deze job is de "depannage". Als ik 's nachts alleen middenin de sporen op zoek ben naar een defect dan denk ik... wat een uitdaging! Je moet inderdaad altijd heel nauwgezet te werk gaan en steeds beschikbaar zijn, maar als je houdt van je vak is dat niet meer dan normaal...

De kneepjes van het vak leer je op het terrein, van de "anciens". Zij coachen de jongeren en leiden ze op. Mijn eigen team bestaat voor 90% uit jonge mensen en ik stel vast dat de technische kennis die je op school opdoet niet voldoende is voor de realiteit op het terrein. Oudgedienden moeten hun ervaring en know-how dan ook doorgeven aan de jongeren en die kennisoverdracht in goede banen leiden, is een essentieel onderdeel van mijn job.

Elektromechaniciën werken trouwens niet alleen aan de seininrichting, je vindt ons overal: drijfkracht, bovenleidingen, telecommunicatie... En in al die domeinen wordt reikhalzend uitgekeken naar de aflossing van de wacht. Ben je geïnteresseerd?" ■

Trein besturen? De simulator leert je de kneepjes van het vak.

De trein is een uiterst veilig vervoermiddel. Dat staat buiten kijf. Maar om die veiligheid ook constant te kunnen waarborgen, krijgt het NMBS-personeel gerichte opleidingen, onder meer met de rijnsimulator.

Vroeger leerden de aspirant-treinbestuurders hun vak door met een locomotief het spoornet te doorkruisen. Dat gebeurde onder toezicht van een instructeur. In de realiteit is het natuurlijk erg moeilijk - en zelfs onwaarschijnlijk - om op die manier de aspirant-bestuurders met alle mogelijke scenario's te confronteren.

Daarom staken een aantal spoormannen de koppen bij elkaar en werd in 1996 de rijnsimulator boven de doopvont gehouden. Eén simulator bevindt zich in de werkplaats Mechelen, een de andere staat in Salzinnes bij Namen. De stuurpost van de simulator is eigenlijk een exacte kopie van de elektrische locomotief waarmee de meeste bestuurders rijden.

Zowel voor leerling als ervaren bestuurder

Aspirant-bestuurders leren het vak op de simulator en ervaren bestuurders maken er gebruik van voor hun bijscholing.

De simulator confronteert je met gebruikelijke en minder gebruikelijke situaties. Diverse incidenten worden gesimuleerd (tractieproblemen, defecte rem...). Zelfs de beweging en het geluid in de stuurpost worden op realistische wijze nagebootst.

De instructeur volgt de oefening mee op een computerscherm. Zo kan hij ingrijpen waar nodig en de oefening wijzigen door de seinen aan te passen of technische defecten te simuleren. Hij kan zelfs de weersomstandigheden veranderen: omschakelen van sneeuw naar mist of van dag naar nacht. In de stuurpost hangt ook een camera zodat de instructeur de reacties van de bestuurder kan observeren. Alles wordt nadien bekeken en besproken met de leerling want leren uit je fouten is essentieel! ■



Zet een voet op de sporen en kijk de dood in de ogen.

Het grootste gevaar zien we niet komen.

Steek de sporen niet over!



Goederenactiviteit baart zorgen

De goederenpoot van NMBS krijgt harde klappen door de economische crisis. Gelukkig heeft het herstelplan voor de sector, dat in 2004 werd uitgewerkt, al vruchten afgeworpen. De crisis gooit echter roet in het eten en daarom moeten het plan en de streefdata worden bijgesteld.

Niet als veel andere bedrijven bleef ook NMBS - en het goederenvervoer in het bijzonder - niet gespaard van de economische crisis die zich in het laatste kwartaal van 2008 aandeed. Ondanks die zeer moeilijke omstandigheden hebben we het geconsolideerde bedrijfsverlies bij de Vrachtgroep toch nog kunnen beperken: 60 miljoen euro op een omzet van 752 miljoen euro. Door de crisis daalde het vervoerde volume in het 4^e kwartaal 2008 met 20% tegenover het gemiddelde van de drie eerste kwartalen. Begin 2009 leek er nog geen beterschap in zicht en dus kijken we voor dit jaar wellicht aan tegen een verdere daling van het vervoer en de inkomsten.

NMBS staat de komende jaren dan ook voor een dubbele uitdaging: de goederenpoot weer financieel gezond maken en dat bovendien klaarspelen in een volledig geliberaliseerde markt. Geen sinecure als je weet dat andere spoorwegoperatoren hun weg naar ons land al gevonden hebben

en het NMBS-marktaandeel in het vizier hebben.

Productiviteit en kwaliteit

Het overleven van de Vrachtgroep - want daar komt het toch op neer - hangt af van twee absolute prioriteiten, namelijk productiviteit en kwaliteit. Het herstelplan moet onze interne organisatie aanpassen en versterken. Anderzijds willen we onze activiteiten ook uitbreiden, maar dan wel met volledig gedekte kosten.

Programma in hogere versnelling

De crisis dwingt ons een versnelling hoger te schakelen, meer bepaald met ons programma voor kostenbesparing en kwaliteitsverbetering in het vervoer. We willen de laagconjunctuur aangrijpen om ons productieapparaat te optimaliseren, zodat we klaarstaan om de concurrentie het hoofd te bieden zodra de economische activiteit weer aantrekt. Ons doel: een kwalitatief aanbod produceren met

beperkte kosten om concurrentieel sterk te staan. Kwaliteit en productiviteit gaan hand in hand, dus moeten we flexibel en efficiënt werken.

Hoewel onze klanten steeds milieubewuster worden en voor hun langeafstandsvervoer bij het spoor aankloppen, mogen we niet uit het oog verliezen dat ook zij budgettaire beperkingen hebben die op al het andere voorgaan.

Harde strijd

We zijn optimistisch maar ook realistisch. We hebben de strijdbijl opgenomen en zullen een moeilijke slag leveren. Gelukkig hebben we nu wel de wapens om die te winnen. We kijken de toekomst met vertrouwen tegemoet. Ondanks de economische en financiële crisis is het nu niet het moment om de moed te laten zakken. De buit is nog niet binnen, maar alle partners van de Vrachtgroep staan paraat. We gaan ervoor! ■



De ecologische troef uitspelen op de lange afstanden!



Christoph

Operator besturing Cargo

"IK HEB EEN BOEIENDE JOB!"

"Ik ben operator besturing Cargo," legt Christoph Waumann uit. "Mijn collega's en ik halen met een rangeerlocomotief wagens op bij de fabriek met een rangeerlocomotief. Die plaatsen we dan op verschillende sporen en daarna gaan we ze weer samenvoegen volgens hun bestemming. Je moet goed opletten, want de juiste wagen moet naar de juiste plek! Zodra dat erop zit, neemt de treinbestuurder het van ons over en brengt hij de trein naar zijn bestemming."

De sfeer onder collega's is geweldig. Ik werk in ploegen (3 x 8) en dus kan ik vaak gewoon boodschappen doen overdag. Bovendien krijg ik ook extra vakantiedagen.

Mijn werk is heel afwisselend. Tijdens de ochtendploeg bijvoorbeeld haal ik mijn werkblad op en doe een kleine revisie van de locomotief en zodra alles klaar is, begint het eigenlijke werk.

Ik heb een A2-diploma elektriciteit. Dat is een voordeel tijdens de opleiding, want die is eerder technisch gericht. Voor de praktijkopleiding vergezel je een ervaren bestuurder op het terrein en zo leer je de kneepjes van het vak.

Dit is bovendien een stabiele baan met tal van doorgroeimogelijkheden. Je kunt nog alle kanten uit: je kunt treinbestuurder worden, onderstationschef...

Als operator besturing Cargo heb ik leuk werk. Het is echt boeiend. Echt waar, ik hou van mijn job." ■

Haven van Antwerpen, Carex: intermodaliteit Spoor - Lucht - Zee: samen sterk!

Intermodale mobiliteit... deze nieuwe transportvorm houdt in dat klanten voor één verplaatsing van verschillende vervoerswijzen gebruik maken. En Infrabel heeft deze boot zeker niet gemist! Aangezien het spoor vijf keer minder CO₂ uitstoot dan het wegverkeer, heeft de Belgische infrastructuurbeheerder goed begrepen hoe belangrijk het is de complementariteit met andere vervoerswijzen te versterken. Vandaar de beslissing om te investeren in betere spoorverbindingen met de diverse luchthavens en havens in ons land. Dit is een duidelijk antwoord op de ecologische en economische uitdagingen waaraan

de transportsector het hoofd moet bieden.

Liège Carex : duurzaam en snel goederenvervoer

In september 2008 stapte Infrabel mee in het project "Liège Carex", dat als ambitie heeft een nieuwe intermodale vervoersvorm uit te bouwen. Cargo Rail Express wil immers de belangrijkste West-Europese luchthavens bedienen met "goederen-hst's". Infrabel draagt concreet zijn steentje bij tot deze nieuwe vorm van intermodaal vervoer. De ecologische en economische uitdagingen voor onze maatschappij zijn immers

groot, en hierin ligt ongetwijfeld een deel van de oplossing.

Antwerpse Linkeroever sluit aan

Infrabel heeft ook beslist om de spoor-toegang tot de Antwerpse haven nog te verbeteren. Deze belangrijke economische groeipool voor ons land en essentiële schakel in het goederenvervoer krijgt daarmee een rechtstreekse spoorverbinding tussen Linkeroever en Rechteroever: de Liefkenshoekspoorverbinding. Zo kan het spoorverkeer vanuit het Deurganckdok vlotter en sneller doorrijden naar Antwerpen-Noord, waar de treinen worden samengesteld. ■



Infrabel heeft ook de spoortoegang tot de haven van Antwerpen verbeterd

Financiën

De NMBS-Groep blijft gezond



De drie CEO's "op het terrein". Foto Bart Van Tricht

Luc Lallemand: "Infrabel investeert"

Infrabel heeft voor 2008 een operationeel resultaat (EBITDA) opgetekend van 84 miljoen euro tegenover 69 miljoen euro in 2007. Het globaal resultaat (EBT) bedraagt 99 miljoen euro (66 miljoen euro in 2007). "Deze resultaten tonen aan dat de financiële toestand van Infrabel gezond is en goed onder controle. Infrabel verbindt zich ook tot forse investeringen tijdens de komende jaren en wil zo een belangrijke rol spelen in de herlancering van de Belgische economie", benadrukt **Luc Lallemand**, CEO van Infrabel.

In de loop van 2008 heeft Infrabel 845 miljoen euro geïnvesteerd. Dit is meteen de belangrijkste investeringsinspanning sinds zijn ontstaan op 1 januari 2005 en hiermee is Infrabel de grootste investeerder van België. "Meer concreet werd 255 miljoen euro geïnvesteerd in het behoud van de capaciteit van het spoorwegnet en 138 miljoen euro in de uitbreiding van de capaciteit. Hierbij bedroeg het budget voor de afschaffing en vernieuwing van de overwegen ongeveer 18 miljoen euro. De GEN-werken en het hogesnelheidsnet vertegenwoordigen respectievelijk 94 miljoen euro en 73 miljoen euro. 2008 was dus opnieuw een jaar waarin werd geïnvesteerd in zowel grote toekomstgerichte infrastructuurprojecten als in de verbetering van de dagelijkse behoeften van de spoorgebruikers". Met twee prioriteiten: een verhoogde veiligheid op het netwerk en de regelmaat van het spoorverkeer.

2009 betekent voor Infrabel, nu al, een jaar van nieuwe ontwikkelingen ten dienste van alle spooroperatoren. "Belangrijke sleutelmomenten zijn de indienstneming van de nieuwe hogesnelheidslijnen tussen Antwerpen en de Nederlandse grens en tussen Luik en de Duitse grens. Alle acties en investeringen van Infrabel beogen steeds een veilig en stipt verkeer. Hierbij is ook de stelselmatige verbetering van de reizigersinformatie een topprioriteit waarbij de lancering van de website www.railtime.be een eerste in het rijtje vormde." ■

Marc Descheemaeker: "Een dagelijkse uitdaging"

"We mogen niet vergeten wat er in de eerste drie trimesters van 2008 gebeurde: de energieprijzen en de inflatie swingden de pan uit. Die prijzending werkte op zijn beurt sterk in op onze personeelskosten want er kwamen drie loonindexeringen na elkaar. Daarna, in het 4^e kwartaal, volgde een drastische daling van de energieprijzen. Maar toen de crisis toesloeg, kelderde de vraag en kreeg het goederenvervoer de volle laag, met alle financiële gevolgen van dien", stelt **Marc Descheemaeker**, CEO van NMBS. De financiële crisis zal geen weerslag hebben op de tewerkstelling. "Integendeel zelfs! De NMBS-Groep moet nog altijd zo'n 2.000 mensen per jaar aanwerven. Het gaat vooral om treinbestuurders en treinbegeleiders want we willen immers onze sleutelrol in de mobiliteit kunnen blijven spelen. Het binnenlands reizigersvervoer groeit al 9 jaar op rij gestaag aan. Daarom moet ons aanbod volgen en dat gebeurt ook! Denk maar aan de indrukwekkende bestellingen van rollend materieel. Maar dat alleen volstaat niet: aanboduutbreiding zonder de nodige aanwervingen is ondenkbaar. Daarnaast gaan we ons rollend materieel ook bijvoorkeur in onze eigen werkplaatsen renoveren. Zo verwerven we de know-how en beschermen en bevorderen we de tewerkstelling".

2008 was ook het jaar waarin het nieuwe beheerscontract werd ondertekend. Wat zijn de sterke punten hierin?

"Eerst en vooral de voortzetting van ons beleid dat gericht is op aanboduutbreiding en het veroveren van marktaandeel. Het beheerscontract 2008 - 2012 bepaalt onder meer dat ons aanbod met minstens 10% moet stijgen en het aantal reizigers met 25% tegen 2012. De uitdaging is groot want we strijden voor meer mobiliteit, een schoner milieu en meer levenskwaliteit. Daar zet elke spoorman en elke spoorvrouw zich iedere dag opnieuw voor in." ■

Jannie Haek: "Nieuw sociaal akkoord"

De NMBS-Holding heeft een groei van haar operationele winst (EBITDA) opgetekend tot 111,2 miljoen euro. Deze resultaten werden nochtans negatief beïnvloed door een uitzonderlijke last (158 miljoen euro) die voortkomt uit de geleidelijke overgang naar de internationale financiële beheersnormen IFRS. "De NMBS-Holding zal die overgang met eenzelfde ernst voorbereiden als die van de toekomst van het bedrijf", zegt **Jannie Haek**, CEO van NMBS-Holding. "Het afsluiten van het sociaal akkoord (2008-2010) was daarvoor een passende illustratie. Hetzelfde geldt voor de gevoerde en uiterst ambitieuze aanwervingsspolitiek, die dit jaar trouwens nog in een hogere versnelling werd geschakeld."

De operationele uitdagingen houden rechtstreeks verband met het comfort van de klanten. "We hebben fors geïnvesteerd in onze grote stations om ze opnieuw een centrale rol in de stad en het mobiliteitsbeleid te laten spelen".

Naast het op de kaart zetten van de stations als de mobiliteitsknooppunten bij uitstek en bruisende centra in de stad ("in september extra in de verf gezet ter gelegenheid van de inwijding van de stations van Antwerpen en Luik"), blijft het ondersteunen van een ambitieus beleid op het vlak van milieu en duurzame ontwikkeling tot onze prioriteiten behoren. "Voor een spoorweggroep zou het tegendeel verbazen: wij moeten symbool staan voor duurzame mobiliteit. De transportsector heeft een probleem met uitstoot van broeikasgassen, maar de spoorweg biedt de oplossing. In die optiek namen we deel aan de tentoonstelling "Dit is onze aarde". En eind 2009 zijn we aanwezig ter gelegenheid van de Conferentie van Partijen in Kopenhagen. Daar zullen de post-Kyoto akkoorden worden ondertekend en samen met de overkoepelende spoorwegorganisatie UIC nodigen we de Europese beleidsmakers uit om ter plaatse te gaan... met de trein." ■

De Raden van Bestuur van de drie ondernemingen van de NMBS-Groep hebben de financiële resultaten voor het jaar 2008 goedgekeurd. Deze tonen aan dat de financiële gezondheid van de Groep goed blijft. De verbetering zet zich overduidelijk verder in de operationele activiteiten, zoals het opnieuw gestegen reizigersaantal illustreert. Het geconsolideerde operationeel resultaat (EBITDA) bedraagt 86,4 miljoen euro en de netto geconsolideerde schuld is onder controle: die daalt opnieuw tot onder het niveau van eind 2005. De EBITDA is verminderd met 42,3%. Dit wordt verklaard door drie factoren: de daling van de inkomsten uit Cargo (-10,5%), de stijging van de loonlasten (drie indexeringen in 2008) en de toename van de energiekost.

De resultaten voor 2008 worden opnieuw gunstig beïnvloed door de verdere groei van het aantal binnenlandse reizigers (+4,8% in een jaar, +53% in 10 jaar) en internationale klanten (+7,1%). "We hebben de voornaamste financiële doelstellingen gehaald: de beheersing van de kosten én van de schuld", verklaarde **Jannie Haek**, CEO van de NMBS-Holding.

Vijf geconsolideerde sleutelementen van 2008:

- Een netto resultaat (EBT) van -13,9 miljoen euro. In 2007 bedroeg dat +12,9 miljoen euro, maar in 2006 was dat nog -171,6 miljoen euro. Dit resultaat houdt rekening met een uitzonderlijk resultaat van -198,3 miljoen euro dat voortvloeit uit de overgang naar de IFRS-normen.
- De netto dotatie per reizigerkilometer blijft in constante euro in 2008 dalen (-5,7%), wat resulteert in een daling van 30% op tien jaar tijd. Met iedere euro die de staat investeert worden steeds meer reizigers vervoerd.
- De netto geconsolideerde schuld is gestabiliseerd en laat een lichte daling zien tot 2.215,3 miljoen euro in 2008 (ten opzichte van 2.594,5 miljoen euro in 2007).
- Het personeel: 36.990 voltijdsequivalenten (VTE's) (+0,7%). Er werden 1.714 nieuwe medewerkers aangeworven.
- De totale loonmassa van het actieve personeel steeg met 5,4% tot 1,970 miljard euro, hoofdzakelijk ten gevolge van de drie indexsprongen.

In € miljoen	2008	2007	Vershil
Geconsolideerde omzet	2.941,5	2.895,0	+1,5%
EBITDA (operationeel resultaat)	36.990	36.749	+0,7%
Gemiddeld effectief (VTE)	86,4	149,7	-42,3%

Consolidatie beperkt tot NMBS, Infrabel en NMBS-Holding

De NMBS-Holding groeit verder

De NMBS-Holding heeft ten opzichte van 2007 een groei van haar operationele winst (EBITDA) opgetekend van 49,5% en die bedraagt nu 111,2 miljoen euro. Die evolutie is gunstig voor de NMBS-Holding die de NMBS-Groep overkoepelt en aldus garant staat voor het financieel evenwicht van de verschillende onderdelen ervan. De resultaten van de NMBS-Holding werden nochtans negatief beïnvloed door een uitzonderlijke last (158 miljoen euro) die voortkomt uit de geleidelijke overgang naar de internationale financiële beheersnormen IFRS. De NMBS-Groep heeft het besluit genomen om die overgang te doen plaatsvinden op 1 januari 2010 en bereidt zich hierop voor.

NMBS: nog altijd meer reizigers maar getroffen door de crisis

		2008	2007
Reizigers Nationaal	Omzet (miljoen €)	577,9	551,9
(incl. subs. woon-werk)	Productie (miljoen €)	9.249,1	8.851,0
Overheidsbijdrage (excl. woon-werk)	Productie (miljoen €)	880,4	844,0
Reizigers Internationaal	Omzet (miljoen €)	225,7	213,9
	Productie (miljoen t-km)	1.154,4	1.081,7
B-Cargo	Omzet (miljoen €)	349,4	398,1
	Productie (miljoen ton-km)	7.882,0	8.148,5
Diversen	Omzet (miljoen €)	179,1	150,0
Totale omzet NMBS	Omzet (miljoen €)	2.212,5	2.157,8

NMBS-investeringen

2008	357,07 miljoen € (+25%)
2007	285,18 miljoen €

Infrabel: de grootste investeerder in België

RESULTATEN-REKENING	2008 (miljoen €)
Opbrengsten	1524,1
- Infrastructuurvergoeding	609,5
- Exploitatiedotatie	433,1
- Andere Opbrengsten	481,5
Kosten	1.440,1
- Personeel	688,0
- Bijdrage FSI	300,0
- Andere kosten	472,1
EBITDA	83,9
- Afschrijvingen, waardeverminderingen, voorzieningen	112,0
- Financieel resultaat	138,5
- Uitzonderlijk resultaat	-11,6
EBT	98,8

INVESTERINGEN IN 2008 (miljoen €)	845
Capaciteitsbehoud	255
Concentratie van de seinhuizen	146
Capaciteitsuitbreiding	138
GEN-projecten	94
Productiemiddelen	87
HSL-projecten	73
Onthaal	36
ETCS	18

DE JAARVERSLAGEN ZIJN BESCHIKBAAR OP INTERNET

Energiefactuur NMBS-Groep

Meer productie en meer reizigers, maar het energieverbruik bleef binnen de perken. Dat krijg je enkel voor elkaar dankzij zware inspanningen op verschillende fronten. De NMBS-Groep kon echter nog niet echt de vruchten plukken van haar energiezuinige beleid. De factuur die de energieleveranciers in 2008 presenteerden, was maar liefst 16% duurder dan in 2007.

Het rollend materieel is duidelijk de grootste energievreter bij de NMBS-Groep: meer dan 85% van de energie wordt gebruikt voor tractie, dus om de treinen te laten rijden.

De energie voor elektrische treintractie had in 2008 een prijskaartje van maar liefst 97,2 miljoen euro. Dat is gemiddeld 12% meer dan vorig jaar. Voor diesel is de stijging nog veel sterker: een factuur van 30,2 miljoen euro en dus 50% duurder dan in 2007! Tijdens de eerste helft van 2008 swingden de prijzen van petroleumproducten de pan uit en dat voelden we allemaal in onze portemonnee. Bij NMBS was dat niet anders...

Maar dat astronomische factuurbedrag zegt heus niet alles. Er werden immers zware inspanningen geleverd om het energieverbruik binnen de perken te houden. Het aantal reizigers groeide snel en constant, maar het energieverbruik voor tractie steeg nauwelijks: van 1389 naar 1.405 GWh, dus een luttele 1,15% meer. Met andere woorden, de verhouding tussen verbruik en productie (aantal reizigers of ton) daalt, van 1.207 naar 1.171 (voor reizigersverkeer) en van 602 naar 575 (voor goederenverkeer).

Die gunstige evolutie is ongetwijfeld het resultaat van het ambitieuze investeringsbeleid van NMBS voor het rollend materieel. Zo bieden de nieuwe dubbel-



Het energieplan van de NMBS-Groep: ambitieus!

deksrijtuigen van het type M6 80% meer transportcapaciteit dan andere rijtuigen.

Trein verbruikt minder, maar er is meer...

Een gemiddelde treinrit kost slechts half zoveel energie als dezelfde verplaatsing met de wagen: we spreken van 2,5 die-selequivalent per 100 km. Tijdens de piekuren, met 3 à 4 keer meer reizigers aan boord, haalt de trein het zelfs met

lengtes voorsprong van de auto (gem. 1,2 personen per wagen). De trein is dan 7 tot 9 keer zuiniger.

De NMBS-Groep heeft trouwens ook een "Energieplan" aangenomen dat de doelstellingen voor energie-efficiëntie en dalende CO₂-uitstoot vastlegt voor de periode 2010-2020. "Het doel is om het energieverbruik met 1% per jaar te doen dalen. Dat lijkt misschien niet erg ambitieus", zegt Wim Bontinck, milieu-expert bij NMBS. "Maar we spreken hier wel meteen over een bedrag van 1,8 miljoen euro!"

Het spoor verbruikt 3,4% van de primaire energie die alle transportmiddelen in België samen opgebruiken, maar vervoert daarmee wel 7% van alle reizigers en 10,6% van alle goederen. (bron B-Mobility Trend van Holding: dus niet betwistbaar!)

... "Low CO₂"

Meer spoorvervoer betekent sowieso ook groene winst. Sinds 1990 is de CO₂-uitstoot van de treinen met meer dan 10% gedaald, terwijl het autoverkeer sindsdien maar liefst 30% meer uitstoot.

We scharen ons dan ook graag achter het engagement van de Europese spoorweggemeenschap (CER). Zij willen de specifieke CO₂-uitstoot van de Europese spoordiensten met 30% doen dalen over de periode 1990 - 2020. En wij ook! ■



Gilles

Technicus spoorwerken

"GEEN LAST VAN DAGELIJKSE SLEUR!"

"Als technicus spoorwerken bereid je onderhouds- of vernieuwingswerken op de sporen voor. Je mag dus geen enkel praktisch detail over het hoofd zien: administratieve voorbereiding, metingen, keuze van het materiaal... er is van alles te regelen voordat anderen aan de slag kunnen."

"Dit is boeiend en afwisselend werk. Alleen of in team doe ik de meest uiteenlopende dingen, zowel op kantoor als op het terrein. Van dagelijkse sleur heb ik geen last!"

"Het is een echt spoorwegberoep. De kneepjes van het vak leer je dus niet op de schoolbanken. Wanneer we bij Infrabel een nieuwe collega technicus spoorwerken verwelkomen, dan wacht hem eerst een grondige opleiding. Gedurende twee jaar doorloopt hij alle graden die aan die van technicus voorafgaan (vakbediende, gespecialiseerd vakbediende en baas-vakbediende). Op die manier verwerft hij een grondig inzicht in het werk dat hij later zal moeten voorbereiden. Zodra die leerschool achter de rug is, moet de technicus-spoorwerken zelfs onverwacht kunnen inspringen voor z'n baas."

"Deze job vereist nauwkeurigheid, je moet kunnen luisteren en zin voor analyse hebben. Anderzijds moet je ook kunnen leiden en beslissingen nemen. Wie gemotiveerd is, kan al snel hogerop. Deze job biedt dus heel wat doorgroeimogelijkheden..."

"Mijn volgende uitdaging? Opklimmen naar de volgende graad: technisch ondersectorchef!" ■



Een windmolenpark tussen Hannuit en Landen

in 2008: 165 miljoen euro

Zeiltrein: de wind voert je mee...

Het spoor moet een sleutelrol spelen in het streven naar duurzame ontwikkeling en een schoner milieu. Infrabel zet zich daar al jaren hard voor in en op 28 februari 2009 zette de Belgische spoorbeheerder weer een belangrijke stap: deelname aan het project "Zeiltrein".

Windmolens doen treinen rijden

Dit project voorziet specifiek in de bouw van een windmolenpark. Een twintigtal windturbines - elk met een vermogen van 2 à 2,5 megawatt - komen langs de autoweg E40 en de hogesnelheidslijn Luik-Leuven, ter hoogte van Landen, Gingelom en Hannuit. De windmolens zullen rechtstreeks groene energie leveren aan een deel van het spoornet.

De bouw van het windmolenpark wordt gefinancierd door een publiek-private samenwerking tussen Infrabel, elektriciteitsleverancier Electrabel (dochteronderneming van de Suez-groep) en de zes gemeenten die bij de installatie van de windmolens betrokken zijn (Hannuit, Sint-Truiden, Gingelom, Hélicine, Landen en Lincent). Het totale budget bedraagt ongeveer 65 miljoen euro.

Het spoor, nog groener

De trein wordt sowieso al beschouwd als het meest milieuvriendelijke vervoermiddel, maar Infrabel maakt met dit project het spoorvervoer nóg energiezuiniger. De energie die de windmolens produceren, komt immers rechtstreeks op het spoornet terecht. Zo worden de hogesnelheidslijn Leuven-Luik en ook de twee "klassieke" lijnen Tienen-Voroux (L36) en Landen-Hasselt (L21) met groene stroom gevoed.

Gemiddeld een derde van de stroomproductie van het park gaat rechtstreeks naar het spoornet. De resterende twee derden worden naar het reguliere elektriciteitsnet afgeleid. In optimale omstandigheden (voldoende wind en gemiddeld verbruik) kunnen de treinen - en dus ook de hst's - op dit deel van het net volledig op windenergie rijden. Sporen op de vleugels van de wind!

Via het tractieonderstation van Infrabel in Avernas wordt het windmolenpark op het elektriciteitsnet aangesloten.

Dit project betekent niet alleen een aanzienlijke daling van de kosten maar ook van de CO₂-uitstoot. Dankzij de windmolens zal het treinverkeer jaarlijks 10% minder CO₂ produceren. Die prestatie brengt Infrabel dicht bij haar doel: een van de meest CO₂-zuinige spoornetten in Europa worden. ■

Lijn 24: elektrificatie compleet



Elektrische locomotieven zijn een stuk milieuvriendelijker

12 december 2008 was voor infrastructuurbeheerder Infrabel een belangrijke datum: op die dag was de elektrificatie van het laatste gedeelte van lijn 24 tussen Montzen en de Duitse grens een feit.

Deze strategische goederenlijn vormt de verbinding tussen Duitsland en de grote economische centra in België, waaronder de zeehavens van Antwerpen en Zeebrugge.

De elektrificatie van dit laatste stuk van 8 km biedt heel wat troeven. Zo is er voortaan geen locomotiefwissel (diesel-elektrisch) meer nodig: dit levert ongeveer 1 uur rittijdwinst op en dus een hogere commerciële snelheid op de as van en naar Duitsland. Bovendien zijn elektrische locomotieven een stuk milieuvriendelijker en kunnen ze zwaardere treinen trekken. Dat komt de capaciteit en de aantrekkingskracht van deze as zeker ten goede. De opening van lijn 24 op 14 december '08 leverde dus heel wat voordelen op en alle klanten van Infrabel varen er wel bij. ■

www.ecopassenger.org

Met de steun van J.P. van Ypersele!



Als ik kan, neem ik de trein. Ik geef altijd de voorkeur aan openbaar vervoer. Als specialist in de studie van de klimaatverandering en de preventie ervan, ben ik ervan overtuigd dat de trein een sleutelrol kan spelen voor onze toekomst. Om onze impact op het milieu te beperken, is dit het uitgelezen vervoermiddel. Je kunt er niet omheen. Een trein verbruikt minder energie per reiziger en per ton-kilometer en bovendien is de uitstoot van broeikasgassen beperkt. Ik raad iedereen aan om een kijkje te nemen op www.ecopassenger.org en www.ecotransit.org. De handige calculators zullen je zeker overtuigen.

Jean-Pascal van Ypersele is de ondervoorzitter van het IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) dat in 2007 de Nobelprijs voor de Vrede won. Hij weet dus waarover hij spreekt. De trein is één van de antwoorden op de klimaatproblematiek. Het is het "low-CO₂" vervoermiddel bij uitstek. Per vervoerde reiziger vervuult hij maar liefst vijf keer minder dan de auto. Dus... vergelijk voor je vertrekt! ■

Besparen op tractie, maar ook...

Een "groene" prijs voor de NMBS-Groep

De NMBS-Groep kaapt een milieuprijs weg! Ze kreeg namelijk de UIC Sustainability Award voor zijn interne sensibiliseringscampagne rond energiebesparing. Die internationale wedstrijd vond plaats in september 2008 in Londen en bekroonde de Belgische campagne. Het diploma prijkt nu op het bureau van Wim Bontinck, milieu-expert van de Groep, die er terecht trots op is. "Het doel van de NMBS-Groep is om het elektriciteitsverbruik (niet-tractie) tegen 2020 met 20% te doen dalen in vergelijking met 2005." De UIC-prijs toont aan dat de NMBS-Groep al goed op weg is. De getroffen maatregelen missen hun doel duidelijk niet, want de cijfers spreken voor zich. "Tot 10% minder in het Brusselse Atriumgebouw en zelfs tot 20% energiebesparing in het Frankrijk-Baracomplex sinds we er stookolie inruilden voor aardgas."

Dit succes is de verdienste van iedereen: "We becijferden dat we het elektriciteitsverbruik zonder tractie met 1% kunnen terugdringen als we met z'n allen de 16.000 pc's van ons IT-park op het einde van de dag uitzetten. Uit een peiling bij het begin van de campagne bleek dat 45% van de computers in het Atriumgebouw gewoon bleven aanstaan. Nu is dat nog slechts 10%."

"Zet je pc uit na einde dagtaak" is de slogan van de campagne. Het ziet ernaar uit dat de tips van onze "energiemascotte" niet in dovemansoren vallen. ■

Nieuwe collega's? Koel met mate.



Sluit ramen en deuren als de airco aanstaat. Info op intranet / H-VM Milieu of via uw energiewaker.

Energie besparen, een natuurlijke reflex!



Infrabel



Reizigersinfo: een muisklik volstaat!



Nu ook via
mobiel
internet

Trein op tijd? Volgende trein? Info nodig in real time? www.railtime.be!

Een initiatief van Infrabel, de beheerder van het Belgische spoornet

RailTime
Uw info rechtstreeks van het spoor



Dirk
Energiewaker

"IK SPOOR ENERGIEKOSTEN OP"

De NMBS-Groep heeft een vijftigtal "energiewakers". In de gebouwen van de Groep houden zij het verbruik van gas, elektriciteit en stookolie nauwlettend in het oog. Bij renovaties stellen ze ook verbeteringen voor om de gebouwen energiezuiniger te maken. Drie stelregels: minder verbruiken, meer investeren in energiebesparende oplossingen en maximaal gebruik maken van hernieuwbare energie.

Dirk Mussche (39), industrieel ingenieur uit het Gentse, is de energiewaker voor de directiegebouwen. Dat zijn er een tiental in Brussel (200.000 m²), elk met hun eigen geschiedenis. "De recentste gebouwen zijn trouwens niet altijd de zuinigste energieverbruikers".

Neem nu het Atrium. De spoorweg kocht dat gebouw in 1999 van een bouwpromotor die duidelijk nog niet wakker lag van "duurzame ontwikkeling". Bovendien moest je in Brussel toen nog geen energiebalans voorleggen om een bouwvergunning te krijgen. "Sinds 2007 hebben we een aantal investeringen doorgevoerd waarmee we onmiddellijk resultaat boekten". De cijfers spreken voor zich: dankzij een aangepast verwarmingssysteem daalde de gasfactuur met 43%. "Relighting" leverde op zijn beurt een elektriciteitsbesparing van 30% op, maar dat werd gecompenseerd met een verdubbeling van de IT-capaciteit van de ICTRA-servers. Al bij al bleek de elektriciteitsrekening toch nog 16% lager. "Bovendien daalden de onderhoudskosten ook met de helft omdat de lampen langer meegaan". Er werd 650.000 euro geïnvesteerd in verwarming, maar na vijf jaar is dat bedrag al terugverdiend. Voor de elektriciteit, en meer specifiek de vernieuwing van de verlichting werd een miljoen euro uitgetrokken. Die investering zal al na zeven jaar renderen!

Energiezuinige verlichting is trouwens Dirk z'n stokpaardje: toen hij in 1993 als jonge stagiair bij het economaat van de directiegebouwen aan de slag ging, mocht hij ook al z'n hoofd breken over... de lampen!

Ook zijn eigen huis in Waarschoot, waar hij met zijn vrouw (verpleegster) en twee kinderen woont, ontsnapt niet aan Dirks passie: hij liet er twee jaar geleden zonnepanelen installeren. "Ik probeer onze energiefactuur zo laag mogelijk te houden." Bovendien kijkt hij vol ongeduld uit naar het eerste "energiezuinige station". Aan Gent de eer? ■

De reiziger kan "zijn" trein op internet volgen. In real time. Hij vindt er info over eventuele vertraging en het perronnummer waar de trein toekomt.

Herkenbare situatie: je staat op het perron op de trein te wachten en je bedenkt dat je ondertussen nog snel iets anders had kunnen doen als je dit eerder had geweten... Of nog: je komt iemand afhalen van de trein maar je hebt geen idee op welk perron hij of zij aankomt.

Infrabel was er zich van bewust dat de informatie aan de reizigers beter kon en daarom lanceerde de Belgische spoorinfrastructuurbeheerder "Railtime". Via internet vinden de reizigers hiermee vlot de informatie die ze zoeken. Nu kun je dus - waar je ook bent - het spoorverkeer in real time volgen. Maar wat heb je daaraan?

Massa's info online

Op www.railtime.be of op de website van Infrabel vinden reizigers de laatste updates van de vertrek- en aankomsttijden van alle reizigerstreinen in België. Je hoeft enkel je station of je treinnummer in te vullen. Onmiddellijk zie je welke treinen het komende uur vanuit je station zullen vertrekken, maar je ziet er ook of je trein op dat moment vertraging heeft. Als er zich op het spoornet incidenten voordoen, dan vind je hier specifieke informatie en eventueel ook een overzicht van de alternatieve reiseroutes.

Ook het nummer van het perron waar de trein zal toekomen, zie je hier.

Kortom, met "Railtime" volg je je trein online en in real time over z'n hele traject. Goed om vooraf te weten dus, maar vroeger kwam je er pas achter als je al in het station stond...

"Railtime" biedt ook andere informatie, zoals oorzaken van vertragingen, een RSS-feed (voor automatische informatie-updates) of ook inlichtingen over vertragingen die het gevolg zijn van werken.

Dankzij deze handige tool hoef je niet meer zo lang in het station te staan wachten. Leuk voor de reizigers en voor wie ze komt afhalen. ■

The screenshot shows the RailTime website with a search bar for station and period, and a 'Zoeken' button. It also features a 'Welkom op de reizigersinfosite!' banner and a 'Realtimedienstregeling' section.

NMBS in de bres voor de goede zaak

NMBS is zich sterk bewust van haar maatschappelijke rol. Daarom verlenen we graag onze steun aan enkele organisaties en initiatieven die ijveren voor de waarden die ook wij hoog in het vaandel dragen.

Daarin zijn we trouwens heel creatief: scoutsgroepen die een duurzaam zomerkamp organiseren, sporen gratis naar hun bestemming. We legden voor jongeren een speciale herdenkingstrein in naar Büchenwald. Dankzij onze medewerking verkocht Oxfam ook meer dan 25.000 pakjes truffels in de stations en in de treinen.

De trein is trouwens ook de plek bij uitstek om lekker wat te lezen. Daarom werken we structureel samen met de Stichting Lezen in Vlaanderen en met "La Foire du Livre" aan Franstalige kant.

Via de vzw CO₂ Logic hebben we ons steentje bijgedragen tot de productie van groene energie. Het ging om een project

waarbij lokaal landbouwafval in een bepaalde regio in India wordt opgekocht om het om te zetten in groene energie. Op die manier werd 1.000 ton CO₂ gecompenseerd, wat overeenkomt met 7 miljoen auto-kilometer. ■

Compartiment auteurs



De klantendienst houdt de vinger aan de pols!

De klantendienst ontving vorig jaar 33.306 positieve en negatieve klantenreacties (+6%), waarvan 23.321 klachten (+2%). Dat wil niet zeggen dat de reizigers die niet van zich hebben laten horen, allemaal tevreden klanten zijn. Maar je moet de cijfers toch enigszins nuanceren als je weet dat we in 2008 in totaal 206 miljoen reizigers vervoerden. Jaarlijks ontvangen we gemiddeld net iets minder dan één klacht per 10.000 reizigers. Dat is dus 0,01%.

Eenzijds daalt het aantal klachten over de treindienst fors, maar anderzijds kregen we wel meer aanvragen voor vertragscompensatie. Die compensatie krijg je nu immers vanaf 60 minuten vertraging (tegenover 120 vroeger) of als je gedurende een periode van 6 maanden met herhaaldelijke vertragingen werd geconfronteerd.

De meeste klachten gaan over de stiptheid. Met dat probleem van vertragingen willen we echter resoluut komaf maken. Daarom worden de oorzaken die te wijten zijn aan rollend materieel heel nauwgezet opgevolgd. Samen met de infrastructuurbeheerder Infrabel onderzoeken we ook permanent de vertragingen die niet aan NMBS toe te schrijven zijn. We steken dan de koppen bij elkaar en zoeken samen naar de beste oplossing voor elk specifiek geval.

Naast de jaarlijkse tevredenheidsenquêtes, vertellen de klachten en reacties van de reizigers ons ook heel wat over hun meningen en gevoelens. Voor ons is dat heel belangrijk. Elke reactie verdient onze uitgebreide aandacht, want de klant geeft hiermee blijk van zijn interesse, en wij krijgen de kans om onze service te verbeteren. ■

Extra dienstverlening voor personen met beperkte mobiliteit

NMBS breidt de service uit voor personen met beperkte mobiliteit. Onder het label **mob** bieden de mobiele teams assistentie in 103 Belgische stations. Maar liefst 2.000 bedienden, waarvan 180 in de mobiele teams, staan paraat.

Marc Descheemaeker, CEO van NMBS, onderstreept het belang van deze nieuwe dienstverlening: "Elke dag ontvangen we gemiddeld 500 aanvragen voor de begeleiding van personen met beperkte mobiliteit. Het is dus maar normaal dat we aan die reizigers bijzondere aandacht besteden".

Hulp verzekerd in 103 stations

In 103 stations kunnen rolstoelgebruikers op assistentie rekenen, van de eerste tot de laatste trein en 7 dagen op 7. Er moet wel 24 u. op voorhand worden gereserveerd, via het Call Center van NMBS. Het Call Center organiseert immers de assistentie: het bekijkt de mogelijkheden en gaat na of zowel het vertrek- als het aankomststation wel degelijk toegankelijk zijn. Het zorgt er ook voor dat er plaats is in de trein en dat er iemand aanwezig is om te helpen bij het op- en afstappen.

De NMBS streeft ernaar deze dienstverlening uit te breiden en op termijn de treinen en de stations maximaal toegankelijk te maken zodat externe tussenkomst niet meer nodig is.

Reizigers met beperkte mobiliteit vlotter op de trein omdat:

- het Call Center dagelijks bereikbaar is van 7 tot 21 uur
- je via de site www.nmbs.be online kunt reserveren
- je verschillende verplaatsingen tegelijk kunt reserveren
- je gegevens bewaard blijven zodat je volgende aanvraag een stuk sneller gaat. ■



5 mei 1835. Eerste treinreis tussen Brussel en Mechelen

2010, 175 jaar later

5 mei 1835 - 5 mei 2010: pionier België viert de 175^{ste} verjaardag van de eerste spoorlijn op het vasteland



175 ans des Chemins de fer belges
175 jaar Belgische Spoorwegen

2010 wordt voor de Belgische spoorwegen een buitengewoon jaar. Op 5 mei 1835 werd immers de eerste spoorlijn tussen Brussel en Mechelen geopend en dat was meteen ook de eerste spoorlijn op het Europese vasteland. Op 5 mei 2010 viert de NMBS-Groep de 175^{ste} verjaardag van die memorabele gebeurtenis. En dat gebeurt in stijl! Natuurlijk wordt er gefeest op de plaats van de eerste lijn zelf, maar ook de rest van het land mag zich verheugen op een uitgebreid feestprogramma. Het spoorwegpersoneel werd trouwens uitgenodigd om mee te denken over hoe dat programma eruit moet zien. Een eerste oproep verscheen in het magazine "Het Spoor" en luidde als volgt: haal leuke spoorwegherinneringen op en ga eens rondneuzen op zolder. De tweede oproep werd gelanceerd via intraweb en leidde tot een heuse "bedrijfsbrainstorming". De ideeën stroomden binnen, van de gekste tot de meest excentrieke. Momenteel worden ze stuk voor stuk bekeken door een werkgroep die het evenement voorbereidt.

Tegelijkertijd staat er nog een ander groot project op stapel: het Museum van de Belgische Spoorwegen in Schaarbeek. Dat project is in handen van niemand minder dan... François Schuiten, striptekenaar, artistieke duizendpoot, ontwerper van het befaamde "Paviljoen der Utopieën",

waarmee België hoge ogen gooide op de Wereldtentoonstelling in Hannover in 2000. "In Schaarbeek kom je het museum binnen via het station. Dat wordt trouwens in zijn oorspronkelijke staat hersteld, met het meubilair uit die tijd en zonder andere decorelementen, zodat je onmiddellijk in de wereld van het spoor wordt ondergedompeld" vertelt François Schuiten in het personeelsblad "Het Spoor". Het eigenlijke museum wordt ondergebracht in een nieuw gebouw achter het station. Het wordt echter geen museum dat uitsluitend op het verleden is gericht. Natuurlijk moet een museum het erfgoed beschermen, maar hier slaan we ook een brug naar het heden en naar de toekomst. Het patrimonium zelf staat in de kijker op de "spoorzolder". Ook grote stukken krijgen hier een plaatsje.

Het spoor kan niet zonder zijn mensen en daarom zoemen we ook in op het leven van de spoormannen en -vrouwen, onder meer in het originele overwegwachtershuis dat in Schaarbeek nog intact is.

België maakt zich op voor de viering van 175 jaar spoorwegen in ons land. In 1835 was België daarmee de pionier van het Europese vasteland. Duitsland zou immers pas eind 1835 zijn eerste spoorlijn aanleggen. Uiteindelijk is het doel van de NMBS-Groep nog altijd hetzelfde: de eerste zijn, ook in 2010! Samen met al het personeel. ■

Syntigo zorgt voor veilige havens

Een enkele container gaat de havens van Zeebrugge of Antwerpen nog binnen of buiten zonder de radioactiviteitsdetector te passeren. Eerst was Antwerpen met Syntigo, een telecomfiliaal van NMBS-Holding, in zee gegaan voor een pilootproject en ondertussen is ook Zeebrugge volledig uitgerust met meetpoorten. "We hebben de beide havens voorzien van een uiterst performant glasvezelnetwerk zodat we alle containers in real time kunnen scannen. Zodra er radioactieve elementen gedetecteerd worden, gaat het alarm af in de douane-centrale" vertelt Rudy Verbraeken, sales manager bij Syntigo. "In het kader van de strijd tegen het terrorisme vragen de VS dat er in 75 wereldhavens een betere controle komt op het transport van radioactief materiaal. België heeft daar dus al voor gezorgd, onder meer dankzij Syntigo".

Langs de spoorlijnen of de toegangswegen naar de havens werden nieuwe scanners geïnstalleerd. B-Telecom, een business unit van Syntigo, heeft ze allemaal aangesloten en ondertussen hebben de hypergevoelige scanners hun nut al bewezen. "Voor de Amerikanen gaat het vooral om bescherming tegen het terroristisch gevaar, maar ook de volksgezondheid heeft er bij te winnen", stelt Rudy Verbraeken.

De scanners detecteerden namelijk ook al een "radioactieve" lading fruit die afkomstig was uit de streek rond Tsjernobyl. Verdachte containers zoals deze worden natuurlijk onmiddellijk geïsoleerd.

Het netwerk in Antwerpen en Zeebrugge is opgezet in een extra veilige lusconfiguratie. De glasvezelkabels verbinden alle meetpunten met de alarmcentrales en ook met havenbeheerbedrijf Porthus, en met de beheerders van de Amerikaanse organisatie Megaports.

B-Telecom beschikt over een netwerk van meer dan 200.000 km glasvezelkabel langsheen de sporen van het Belgische spoorwegnet. En dat performante glasvezelnet hoeft zich zeker niet te beperken tot de spoorweg alleen. "Onze troeven? Een zeer sterke nationale dekking aangezien we tot in de verste uithoeken van het land komen. Vlotte aansluiting op het net want er is om de kilometer een aansluitingspunt en bovendien is het een onafhankelijk glasvezelnet waardoor het extra veilig is. Dankzij de zeer wijde bandbreedte is het netwerk trouwens ook uiterst betrouwbaar." Het is dus zeker geen toeval dat B-Telecom de grootste telefonie- en televisiebedrijven tot zijn klanten mag rekenen. ■

Groen nummer voor buurtbewoners

De Cel Buurtbewoners werd in 2006 opgericht binnen de communicatiedienst van infrastructuurbeheerder Infrabel. Deze cel beheert alle vragen en klachten van omwonenden over de infrastructuurwerken die Infrabel in hun buurt uitvoert. De cel zorgt er ook voor dat de brochures en andere informatie worden gebust en organiseert infosessies om de omwonenden van de werven zo goed en zo transparant mogelijk te informeren.

In april 2008 lanceerde de cel ook een groen nummer om de service nog te verbeteren. Buurtbewoners kunnen nu gratis terecht op het nummer 0800 55 000, 7 dagen op 7 en van 7 tot 22 uur. Dankzij dit nummer kan de cel korter op de bal spelen: vragen en klachten van buurtbewoners worden immers dagelijks op een coherente en efficiënte manier behandeld. Dit initiatief is weer een stap in de goede richting om de buurt optimaal te informeren.

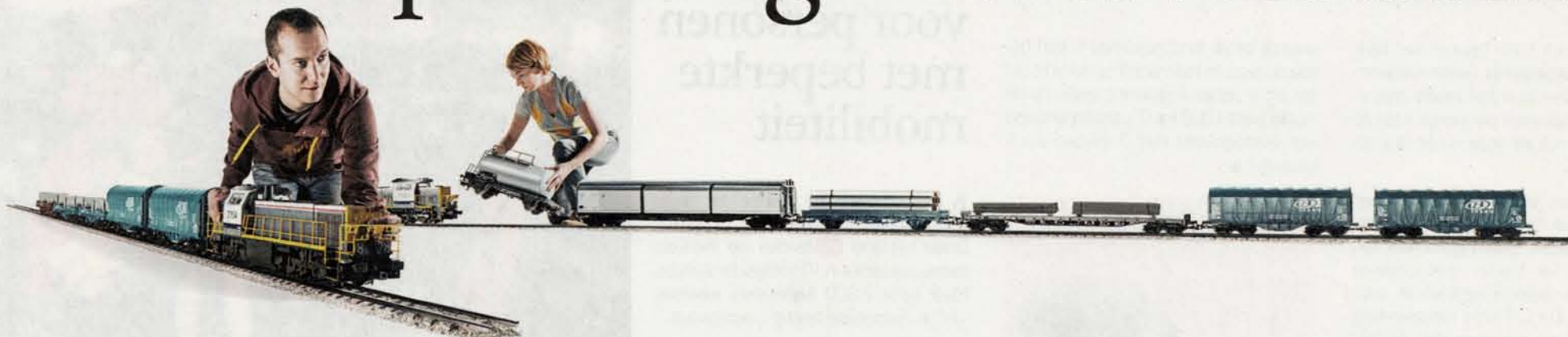
In 2008 behandelde de cel meer dan 2200 vragen en klachten over de infrastructuurwerken van Infrabel. ■

150 JAAR SPOORWEGEN IN BELGIË



De verjaardagsaffiche in 1985

www.de spoorwegen werven aan.be



55% van het spoorwegpersoneel gaat binnen de 10 jaar met pensioen. De NMBS-Groep moet dus de komende tien jaar 20.000 nieuwe medewerkers aanwerven. Treinbestuurders en treinbegeleiders, operatoren besturing cargo, elektromechanici, veiligheidsbedienden, ingenieurs... Er is voor elk wat wils.

De leeftijdspiramide van de NMBS-Groep is bijzonder atypisch. 55% van het personeel is immers tussen 46 en 55 jaar oud. De komende 10 jaar gaan die dus allemaal met pensioen, zo'n 20.000 mensen. Dat betekent dat er vanaf nu jaarlijks gemiddeld 2.000 nieuwe medewerkers moeten bijkomen.

Met ongeveer 38.500 werknemers is de NMBS-Groep de grootste werkgever van het land, maar ook die met het meest diverse jobaanbod, zowel voor vrouwen als mannen. Naast de eigenlijke spoorwegberoepen zoals treinbegeleiders, treinbestuurders, rangeerbestuurders, operatoren besturing cargo is het bedrijf op zoek naar talent van diverse pluimage: elektromechanici, ingenieurs, universitair, medewerkers voor de admini-

stratieve en commerciële diensten. Beetje bij beetje wordt het bedrijf ook vrouwelijker: tussen 2000 en 2009 steeg het aantal vrouwelijke collega's met 40%. Je vindt ze terug in alle beroepen: treinbestuurder of begeleider, onderstationschef, secretaresse, onthaalbediende of ingenieur. In 2008 werden 322 vrouwen aangeworven. Die bemoedigende resultaten sluiten naadloos aan bij het HR-beleid van de Groep, dat de principes van diversiteit en gelijke kansen hoog in het vaandel draagt. Daarnaast vormen de Belgen van buitenlandse origine ook een belangrijke groep van potentiële medewerkers die bij de NMBS-Groep een boeiende en stimulerende werkomgeving zullen vinden.

Maar wat maakt de NMBS-Groep aantrekkelijk als werkgever? "In tijden van

economische crisis hebben jobs in de openbare sector natuurlijk een streepje voor", stelt Tony Van den Berghen, directeur-generaal Human Resources. "Dat merk je al meteen aan het toenemende aantal kandidaten". Er werd een grondige analyse gemaakt om aan de wensen van de kandidaten tegemoet te komen. Zij hechten belang aan het loon, jobzekerheid, interne promotiekansen, een goed evenwicht tussen werk en privéleven, teamwork en een functiebeschrijving die met de realiteit van het terrein overeenkomt. "Werken bij de NMBS-Groep beantwoordt aan al die wensen."

In alle openheid: alle loonvoorwaarden vind je op www.despoorwegenwervenaan.be. ■

Aanwervingscampagne vakkundig ingeblikt!

Wat maakt de aanwervingscampagne van de NMBS-Groep zo origineel? Wel, je krijgt échte spoor mannen en -vrouwen te zien. "Niets is beter dan de magie die ontstaat wanneer je werkt met mensen van het terrein" vertelt regisseur Jan Baert van het bureau VVL-BBDO. De formule bleek al heel erg aan te slaan bij de aanwervingscampagne van 2006 en nadien ook in de bedrijfsfilms. Voor de editie 2009 boden 71 personeelsleden zich aan voor de casting, waaruit 20 "modellen" werden geselecteerd. Met hen gingen we vier dagen filmen op locatie en ook in de studio. Soms zetten we een studio op in de werkplaatsen van de NMBS, opdat het licht identiek zou zijn. Daarna de beelden nog op pc bewerken en klaar was kees! De NMBS-aanwervingscampagne 2009 werd duidelijk ingeblikt met kennis van zaken. "Ik was aangenaam verrast dat ik gekozen

werd als een van de gezichten van de campagne" zegt Virginie, treinbegeleidster en voor de gelegenheid opgevoerd als... mechanicien. "Ik zag het wel zitten om samen met anderen een gezicht te geven aan de NMBS-Groep. Ik heb immers het gevoel deel uit te maken van een grote familie" verklaart Francine. De kandidaten deden het niet alleen voor de unieke ervaring, maar ook omdat ze hun passie voor hun beroep wilden uitdragen. "Ik ben ook trots op mijn bedrijf" voegt Albertino eraan toe. "Ik ben hier begonnen op aanraden van een vriend en als ik erin slaag om nieuwe collega's aan te trekken, heb ik op mijn beurt ook een steentje bijgedragen."

De gezichten in de campagne en de originele aanpak zijn duidelijk een schot in de roos: de inschrijvingen voor de selectieproeven lopen als een trein! ■

Word een van onze nieuwe collega's

Bij de NMBS-Groep werk je aan de toekomst. Samen met je collega's help je de mobiliteit van vandaag en morgen in goede banen te leiden. Dat is boeiend en uitdagend. Jouw talent krijgt alle kansen.



NMBS-Groep



Ontdek al onze vacatures op www.de spoorwegen werven aan.be



Label Diversiteit