



time to **®**

BLIK
Brave New World

EXPERTENWERK
Graffiti-busters

NMBS MIKT OP E-CLIENT

08 > augustus 2009



TGV is een merk, geregistreerd door SNCF.

TGV

Heel snel door heel Frankrijk.



International

www.nmbs.be · reizen in Europa



We reizen door woelige tijden. De belangrijkste economische indicatoren staan in het rood: volgens de Nationale Bank zou het bruto binnenlands product in 2009 inkrimpen met gemiddeld 3,5% en zou de werkloosheidsgraad oplopen van 7% in 2008 tot 9,2% in 2010. Bedrijven moeten sluiten, mensen verliezen hun job, de overheid kampt met slinkende belastinginkomsten, investeringen nemen af. En dat terwijl we voor enorme uitdagingen staan: het klimaat, de vergrijzing, de migratiestromen en de concurrentiestrijd in een geglobaliseerde economie.

België ontsnapt niet aan de crisis en NMBS evenmin. Onze vrachtgroep staat onder grote druk: de getransporteerde volumes nemen af, terwijl de kosten stijgen. Het reizigersvervoer kan goede operationele cijfers voorleggen, maar de financiële kosten vragen een strak beheer van de middelen.

Als vervoerder zijn we kwetsbaar: vervoer is een afgeleide functie van de economische productiviteit. Stokt de economie, dan vermindert ook de vraag naar mobiliteit. De autobouwers kunnen erover meespreken.

En toch gaan we onze ambities niet milderden. We willen van NMBS een nog sterker merk maken. We zijn een onderneming met fantastische troeven: we bieden duurzame mobiliteit, we zijn verweven met de Belgische economie en we geven werkzekerheid aan 20.000 medewerkers. Maar wie de berichtgeving volgt, krijgt de indruk dat NMBS, om het recht voor de raap te zeggen, de pispaal van het land is. Daar moeten we wat aan doen. In Zwitserland behoren de spoorwegen tot de nationale trots en vormen ze de kern van een duurzaam mobiliteitsbeleid. Waarom zou NMBS geen aanspraak kunnen maken op zulk statuut? Sinds 1926 is NMBS een pijler van de economie en bouwen we een service uit die maatschappelijk relevant is. Er zijn ongetwijfeld periodes geweest dat de onderneming meer op zichzelf gericht was en toegespitst op de technische organisatie van het treinverkeer. Maar dat is inmiddels lang geleden.

Nu zijn we een klantgedreven onderneming en heel onze bedrijfsstrategie is erop gericht die gedrevenheid nog te verbeteren en te versterken. Onze visie: het merk van alle Belgen worden.

Marc Descheemaeker
Gedelegeerd Bestuurder

04

> INHOUD

> Engagement

06 > **BLIK** Bruno Laurent

10 > **HORIZON** Resultaten 2008

14 > **SAMENSPOREN** NMBS op festivalkoers



> Actie

16 > **PRIKBORD**

20 > **DOSSIER** NMBS mikt op e-client

24 > **BINNENLAND - BUITENLAND**

26 > **GOEDEREN** Uit het rood in 2011



> Achtergrond

30 > **EXPERTENWERK** Graffiti-busters

32 > **DE WERKDAG** Technisch coördinator Ludo Min

34 > **TOEN BIJ NMBS** Snelste trein in 1939

35 > **MIJN TREIN** Annelies Verbeke



COLOFON EN DANK – **Concept:** NMBS / ✈️ **EURO RSCG C&O** – **Teksten:** Veerle Baele, Fabienne Mahieu, Hugo Stevens, Bruno Van Calster, Veerle Van Mierlo – **Foto's:** Leo Goosenaerts, Martial Host, Denis Moinil, Stephan Vanfleteren – **Opmaak:** Kathleen Van Vaerenbergh – **Eindredactie:** Bruno Van Calster – **Druk:** Dereume Printing – **Met de medewerking van** Bruno Laurent, Ludo Min – **Met dank aan** Chris Van Der Stappen, Annelies Verbeke, Renaud de Kerkhove – **Verantwoordelijke Uitgever:** Michaël Vanloubbeeck, Hallepoortlaan 40, 1060 Brussel – **Info:** infocorporate@nmbs.be – **Illustratie cover:** Simon Fieremans

10
LEZEND

RESULTAAT 2008: OPERATIONEEL GOED, FINANCIËEL SLECHT

De NMBS heeft een operationeel goed resultaat geboekt in 2008. Het operationeel resultaat is met 1,1 miljard euro toegenomen ten opzichte van 2007. Dit is vooral te danken aan de groei van de vrachtdiensten en de toename van de passagiersdiensten. Het financiële resultaat is echter met 1,2 miljard euro gedaald ten opzichte van 2007. Dit is vooral te danken aan de toename van de afschrijvingen op materiële vaste activa en de toename van de afschrijvingen op immateriële vaste activa.

OPERATIONEEL RESULTAAT

De operationeel resultaat is met 1,1 miljard euro toegenomen ten opzichte van 2007. Dit is vooral te danken aan de groei van de vrachtdiensten en de toename van de passagiersdiensten.

FINANCIËEL RESULTAAT

De financiële resultaat is met 1,2 miljard euro gedaald ten opzichte van 2007. Dit is vooral te danken aan de toename van de afschrijvingen op materiële vaste activa en de toename van de afschrijvingen op immateriële vaste activa.

15
LEZEND

Zomerse NMBS op festivalkoers

De NMBS heeft in 2008 een succesvolle zomerse festivalkoers georganiseerd. De NMBS heeft met haar vrachtdiensten een belangrijke rol gespeeld in de organisatie van de festivalkoers. De NMBS heeft met haar vrachtdiensten een belangrijke rol gespeeld in de organisatie van de festivalkoers.

24
LEZEND

PARTNERSHIP MET KRUIJVAT PENDEEIT

De NMBS heeft een partnership met KruiVat Pendeeit ontwikkeld. Dit partnership heeft geleid tot een toename van de vrachtdiensten en de toename van de passagiersdiensten. De NMBS heeft met haar vrachtdiensten een belangrijke rol gespeeld in de organisatie van de festivalkoers.

De NMBS heeft een partnership met KruiVat Pendeeit ontwikkeld.

Dit partnership heeft geleid tot een toename van de vrachtdiensten en de toename van de passagiersdiensten. De NMBS heeft met haar vrachtdiensten een belangrijke rol gespeeld in de organisatie van de festivalkoers.

27
LEZEND

NMBS-VRACHTGROEP WIL UIT HET ROOD ZIJN IN 2011

De NMBS-VRACHTGROEP wil uit het rood zijn in 2011. De NMBS-VRACHTGROEP wil uit het rood zijn in 2011. De NMBS-VRACHTGROEP wil uit het rood zijn in 2011.

De NMBS-VRACHTGROEP wil uit het rood zijn in 2011.

De NMBS-VRACHTGROEP wil uit het rood zijn in 2011. De NMBS-VRACHTGROEP wil uit het rood zijn in 2011. De NMBS-VRACHTGROEP wil uit het rood zijn in 2011.

TECHNIECH COORDINATOR

De NMBS heeft een technische coordinator aan de slag. De NMBS heeft een technische coordinator aan de slag. De NMBS heeft een technische coordinator aan de slag.

De NMBS heeft een technische coordinator aan de slag.

De NMBS heeft een technische coordinator aan de slag. De NMBS heeft een technische coordinator aan de slag. De NMBS heeft een technische coordinator aan de slag.

35
LEZEND

Annalies Verbeke

Annalies Verbeke is een van de medewerkers van de NMBS. Annalies Verbeke is een van de medewerkers van de NMBS. Annalies Verbeke is een van de medewerkers van de NMBS.

Annalies Verbeke

Annalies Verbeke is een van de medewerkers van de NMBS. Annalies Verbeke is een van de medewerkers van de NMBS. Annalies Verbeke is een van de medewerkers van de NMBS.

BRAVE NEW WORLD

Bruno Laurent is gepassioneerd door fantasy en science fiction. Hij overdondert ons met twee te-gengestelde toekomstvisioenen. Het eerste beeld schets een claustrofobische samenleving gedomineerd door (over)consumptie (de dikke koning-klant op zijn zwevende troon) en de foute glimlach van een alomtegenwoordige marketing (de rode hostess).

Het tweede beeld (volgende pagina's) voert ons naar een duurzame toekomst waar de stations ingebed zijn in het groen en het landschap oplicht onder een stralende zonsopgang. Een trein heeft Bruno Laurent bewust niet in beeld willen brengen. Het is aan de kijker om zich de trein van de toekomst in te beelden.

Bruno Laurent

"Het fantastische behelst de onverwachte aanwezigheid van het buitengewone in het alledaagse" – Thomas Owen

Na een artistieke vorming in Sint-Lucas en de Academie van Schone Kunsten van Luik begint Bruno Laurent in de creatieve studio van Heytens Decors in 2000. In 2004 werkt hij mee aan de websites van de Schatkist en op de post-press afdeling van de drukkerij van het ministerie van Financiën. 2006 is een scharnierjaar: hij ontdekt de wereld van science fiction en fantasy. Bruno Laurent werkt meestal digitaal, maar haalt met evenveel plezier de aquarelverf boven.









10

> HORIZON

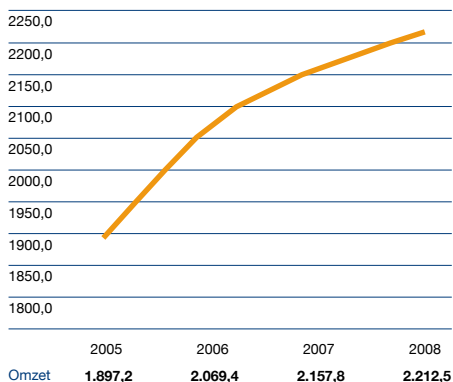
RESULTAAT 2008: OPERATIONEEL GOED, FINANCIIEEL SLECHT

NMBS vervoert meer reizigers, zowel nationaal als internationaal. Samen zijn de sectoren goed voor 216,8 miljoen klanten. De sterke groei van de vorige jaren zet zich door. In het goederenvervoer ziet het plaatje er heel wat anders uit, met een catastrofaal vierde kwartaal onder invloed van de wereldwijde crisis. En andere factoren gooien roet in het eten: de forse stijging van de personeelskosten en de energieprijzen en de brand in de Kanaaltunnel. In totaal stijgen de kosten met 8,1% ten opzichte van 2007, terwijl de omzet met 2,5% toeneemt. Het financieel resultaat duikt naar beneden en bedraagt -132,7 miljoen euro.

GEZONDE GROEI AFGEREMD

Over de jongste jaren kent NMBS een gezonde groei en op operationeel vlak houden de reizigersactiviteiten ook in 2008 het ritme aan: NMBS vervoert 4,8% meer reizigers in het binnenlands verkeer en 7,1% in het internationaal verkeer. De industriële sectoren die in grote mate een beroep doen op de trein voor hun goederenvervoer lijden sterk onder de economische crisis en dat is niet anders voor de goederenactiviteit. De eerste drie kwartalen van 2008 evolueren volgens het positieve elan dat over de jongste jaren gegroeid is, maar het laatste trimester nemen de cijfers een duik. In totaal daalt het aantal vervoerde ton met 3,8%, over het jaar.

Omzet (miljoen euro)



ATYPISCH JAAR

Een aantal indicatoren maken 2008 tot een atypisch jaar:

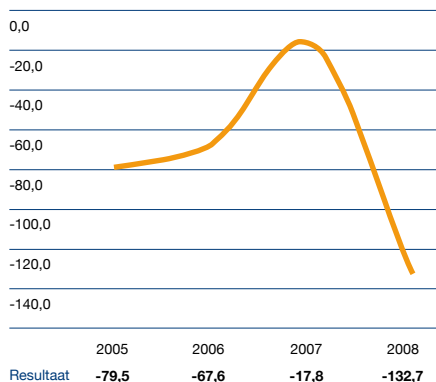
> de personeelskosten stijgen fors door drie

opeenvolgende indexaanpassingen binnen het jaar. Dat heeft gunstige effecten op de koopkracht van het personeel, maar het laat zich uiteraard voelen in de jaarrekening van NMBS;

> de energieprijzen bereiken in 2008 historisch hoge toppen. Zowel de burger als de bedrijven hebben daar de financiële gevolgen van gemerkt;

> op 11 september legt een brand in de Kanaaltunnel een rem op de uitstekende resultaten van Eurostar, dat de vruchten plukte van de verlaging van de rittijd tussen Brussel en Londen. De verstoring van het verkeer in de tunnel beperkt de vervoerscapaciteit van Eurostar, wat negatief weegt op de resultaten van het internationaal reizigersverkeer.

Resultaat NMBS (miljoen euro)



INKOMSTEN BLIJVEN STABIEL

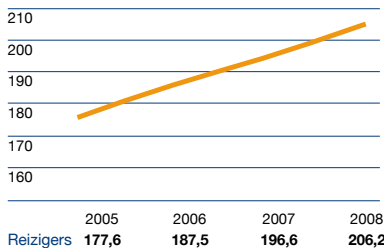
De bedrijfsopbrengsten stijgen met 2,9% tegenover 2007 en bedragen nu 2.281,9 miljoen euro. Dat is minder dan gepland, maar in het geheel van de opbrengsten zijn twee verschillende tendenzen waar te nemen. Het binnenlands en internationaal reizigersverkeer houden hun groeiritme aan. In het binnenlands verkeer vervoert NMBS 206 miljoen reizigers (+ 4,8%) of een nieuw record; wat een omzetgroei geeft van 4,7% (26 miljoen euro), in lijn met de budgetplanning.

Het reizigersaantal in het internationaal vervoer groeit met 7,1% aan tot 10,6 miljoen. De omzet stijgt met 5,6% of 11,9 miljoen euro tegenover 2007. Een meer dan goed cijfer gezien de omstandigheden, maar minder dan verwacht. De brand in de Kanaaltunnel op 11 september 2008 had grote gevolgen voor Eurostar, met een totale onderbreking van het verkeer en vervolgens een sterk verstoorde dienstregeling tot 23 februari 2009. Voor de brand deed Eurostar het zeer goed dankzij de reistijd die was teruggebracht tot 1.51 uur (een winst van 20 minuten), met een omzetstijging van gemiddeld 21,3%.

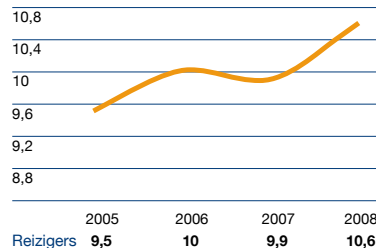
Naast die tegenslag had ook de wisselkoers van het Britse pond tegenover de euro een negatieve invloed op de omzet. In totaal bedraagt die voor het internationaal reizigersverkeer 225,7 miljoen euro.

De economische crisis raakt het goederenvervoer fel, de omzet daalt met 48,7 miljoen euro en bedraagt nog 349,4 miljoen (- 12,2% in vergelijking met 2008). Als we de evolutie per kwartaal bekijken, komt de invloed van de crisis duidelijk naar voor. Een belangrijk deel van het verlies komt op rekening van de laatste twee maanden van 2008. De staal- en auto-

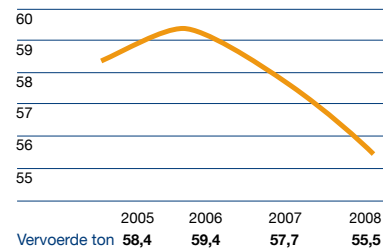
Aantal binnenlandse reizigers (miljoen)



Aantal internationale reizigers (miljoen)



Vervoerde ton (miljoen)



mobielsectoren zijn de eerste die onderuit gingen, terwijl ze bij de eerste waren in de rij van grote klanten van het goederenvervoer per trein.

Het volledige omzetverlies voor NMBS verbonden aan de crisis van het laatste kwartaal en aan de brand in de Kanaaltunnel wordt geschat op 52,6 miljoen euro.

EXTERNE FACTOREN WEGEN OP DE KOSTEN

De totale bedrijfskosten van NMBS stijgen tot 2.389,9 miljoen euro, 8,1% tegenover 2007 (+ 179,7 miljoen). De kosten vallen grosso modo op te delen in twee belangrijke posten: personeelskosten (1.100,6 miljoen euro) en de kosten voor diensten en diverse goederen (1.206,8 miljoen euro). De personeelskosten stijgen met 12,1% of 118,5 miljoen euro in 2008. De redenen voor deze atypische stijging zijn divers. In de eerste plaats is er de toename van het effectief met 1.406 medewerkers, waarvan 1.395



De economische crisis raakt het goederenvervoer fel.

overgekomen zijn van Infrabel in het kader van de operatie "New passengers". Tweede belangrijke factor in de kostenstijging is de spilindex, die in 2008 maar liefst drie keer werd overschreden. Een derde element vormt het nieuw sociaal akkoord dat van kracht is gegaan in juli 2008 en eveneens de kosten beïnvloedt. Globaal zijn deze factoren goed voor een stijging van de personeelskosten met 41,2 miljoen euro.

Wat de rubriek diensten en diverse goederen betreft, spelen vooral de energieprijzen en de infrastructuurvergoeding een rol. NMBS betaalt Infrabel voor de reservering en het

gebruik van de rijpaden op het spoor net een bedrag dat in 2008 oploopt tot 607,3 miljoen euro of 25,1 miljoen meer dan vorig jaar (+ 4,3%). De energieprijzen bereiken in 2008 een absolute recordhoogte, zowel voor diesel als elektriciteit. De impact hiervan op de kosten voor NMBS bedraagt 16,7 miljoen euro. Het geheel van intragroep-facturen (aangerekend door NMBS-Holding voor gebouwenbeheer, ICT en personeelsbeheer) groeit aan met 15% (+ 15,3 miljoen euro). Dat heeft een negatieve impact op de rekeningen van NMBS, maar heeft positieve gevolgen voor de resultaten van NMBS-Holding.



Zomerse NMBS
op festivalkoers

Boeken en bladwijzers

Dinsdag 16 juni ging een team van 'boek-spotters' op zoek naar lezende treinreizigers. Wie een boek las, kreeg een exclusieve bladwijzer cadeau. Jonge en gevestigde namen als Jeroom, Judith Vanistendael, Brecht Evens, Maarten Vandewiele en Klaas Verplancke zorgden voor de illustraties.

Op de achterkant van de bladwijzers vonden lezers een kraslot. Daarmee konden de reizigers 50 boekenpakketten of een leesvakantie ter waarde van € 1.000 winnen. In totaal zijn er zo'n 20.000 bladwijzers uitgedeeld op het Vlaamse en Brusselse spoorwagennet.

De actie was een initiatief van Stichting Lezen en NMBS. Ondanks onheilspekkende berichten over ontleding en het einde van het boek, zijn treinreizigers ongetwijfeld de grootste en meest actieve leesgroep in Vlaanderen. Met deze actie wilden NMBS en Stichting Lezen hun leesenthousiasme aanmoedigen.

In navolging van het succes van de campagne en positieve reacties van treinreizigers zijn er speciaal voor de bibliotheken bladwijzers bijgedrukt. Zij delen die uit tijdens de zomermaanden. Ook met deze bladwijzers zijn boekenpakketten te winnen.



Deze actie volgde kort na de actie van de Vlaamse overheid, die 80.000 exemplaren van de novelle «Grof Wild» van thrillerauteur Pieter Aspe aan de gebruikers van het openbaar vervoer schonk. NMBS steunde deze uitdeelactie logistiek in alle belangrijke stations van Vlaanderen: zowel trein- als stationspersoneel overhandigden met veel plezier de boeken aan de ochtendlijke reizigers.

Deze zomer leeft NMBS op het ritme van de muzikliefhebbers, als vervoerder voor een rits grote muziekfestivals. Of hoe uitgelaten en onbekommerd genieten kan rijmen op duurzame en veilige mobiliteit.

Elke zomer trekken duizenden jongeren naar de festivalweiden in het hele land. NMBS speelt in op deze zomerse trektochten door een aanbod van vervoer gecombineerd met de toegang tot de concerten. Deze All In-formule geldt o.a. voor Rock Werchter, Graspop en Pukkelpop. Maar NMBS steunt ook de festivals die oog hebben voor de ecologische aspecten van de organisatie zoals PacRock Festival en Rising Festival. Bovendien werkt NMBS samen met festivals die een uitgebalanceerd mobiliteitsplan kunnen voorleggen zoals Francofolies, Marktrock Leuven en het Festival van Wallonië.

En het gaat nog verder: NMBS kiest voor kwaliteit door toppers als Couleur Café in Tour & Taxis te ondersteunen. Voor dit drie-daagse festival in Brussel kregen 500 jongeren het vervoer en de camping gratis aangeboden. Ook popdiva Madonna kreeg extra aandacht met het treinbiljet "Madonna", geldig voor de nachttreinen die speciaal na haar concert op 11 juli in Werchter werden ingelegd. De B-Dagtrip voor TW Classic, eveneens in Werchter, werd door meer dan 2.500 muzikliefhebbers gekocht.

16

> PRIKBORD

HOGESNELHEIDSTREIN BRUSSEL-AMSTERDAM IN TEST

Nieuwe dienst draagt de naam FYRA

NMBS en NS Hispeed testen momenteel de nieuwe hogesnelheidstrein uit die tussen België en Nederland zal rijden. Begin juli werd de naam van de nieuwe treindienst onthuld, die onder de naam Fyra zal sporen.

Fyra kan een maximale snelheid van 250 km/uur halen waardoor de treinrit Brussel - Amsterdam nog slechts 1.46 uur duurt of 1.05 uur sneller dan nu het geval is. NMBS en NS Hispeed hebben samen 19 hogesnelheidstreinen (respectievelijk 3 en 16) besteld bij het Italiaanse AnsaldoBreda. De hogesnelheidstrein is de eerste trein die inzetbaar is op het hele netwerk van de Europese Unie, aangezien hij voldoet aan de TSI-normen (Technical Specifications for Interoperability).

Afhankelijk van de testresultaten van onder andere TSI en ERTMS (het gekozen veiligheidssysteem in Europa) zullen de hogesnelheidstreinen naar verwachting een jaar na de start van de testen ingezet worden op het traject Brussel - Amsterdam. Bij de ingebruikname van de hogesnelheidslijn zal eerst

met tijdelijk materieel (Traxx locomotief en ICR-rijtuigen) worden gereden met een snelheid van 160 km/uur.

De treinen blijven in het bezit van AnsaldoBreda zolang de testritten duren. Dit komt omdat het om prototypes gaat: de buitenkant is helemaal afgewerkt, maar de binnenzijde is van meet- en testapparatuur voorzien om later nog de nodige aanpassingen aan te brengen.

Fyra zal rijden op de trajecten Brussel – Antwerpen – Rotterdam – Schiphol - Amsterdam en Breda – Rotterdam – Schiphol – Amsterdam.



FYRA

	Reistijd met FYRA	Reistijd nu	Tijdwinst
Antwerpen-Centraal – Rotterdam-Centraal	0:31	1:05	-0:34
Antwerpen-Centraal – Schiphol Airport	0:53	1:50	-0:57
Antwerpen-Centraal – Amsterdam-Centraal	1:09	2:06	-0:57
Brussel-Zuid – Rotterdam Centraal	1:08	1:50	-0:42
Brussel-Zuid – Schiphol Airport	1:30	2:35	-1:05
Brussel-Zuid – Amsterdam-Centraal	1:46	2:51	-1:05

Fyra verwijst naar snelheid en warmte. Dit is exact wat NMBS en NS Hispeed willen aanbieden: een gebruiksvriendelijk, aantrekkelijk product met een goede prijs-kwaliteitsverhouding en toegankelijk voor een ruime doelgroep. De hoofdkleuren van Fyra zijn rood en magenta. Het woord Fyra is kort en krachtig en kan internationaal gebruikt worden. Vuur, fierheid en dynamisch zijn natuurlijke associaties. Fyra is eveneens Zweeds voor het cijfer 4 wat verwijst naar de 4 voornaamste steden die met elkaar verbonden worden: Brussel – Antwerpen – Rotterdam – Amsterdam.

Station Noorderkempen feestelijk geopend

Op 15 juni is het nieuwe station Noorderkempen in Brecht geopend. Een unicum: het is het enige station voor binnenlands verkeer dat zich op een hogesnelheidslijn bevindt. Pendelaars reizen zo in een recordtijd van 15 minuten tussen het station Noorderkempen en Antwerpen-Centraal. Het station is langverwacht in een regio waar tot in de jaren zestig enkel de boerentrans reden. In een eerste fase legt NMBS één trein per uur in op weekdays. Naar verwachting zouden dagelijks tot 1.000 reizigers gebruik maken van het nieuwe station.

Om de bevolking van de streek de kans te geven de trein uit te proberen, heeft NMBS een aantal verkenningsspeelweekends georganiseerd. De biljetten waren voor de gelegenheid gratis. Kinderanimatie en enkele leuke acties op de trein maakten de uitstap nog feestelijker. Zo werden de verkenningsspeelweekends een ware familiale gebeurtenis waarvan groot en klein met volle teugen konden genieten.



Meer dan 6.000 mensen kwamen gratis de trein testen tijdens het eerste verkenningsspeelweekend voor de opening van het station Noorderkempen.

**Pendelaars reizen in een recordtijd
van 15' naar Antwerpen.**



Het station Noorderkempen ligt naast de drukke autoweg E19 Antwerpen – Breda.

Treinbegeleidster voor één dag

Treinbegeleider is een
aangename en afwisselende job.



Hoofd van de treinbegeleiders Rita Moosen krijgt uitleg bij de werking van de zakcomputer IBIS op de Benelux-trein.

Het gebeurt niet elke dag dat het hoofd van de treinbegeleiding zelf op stap gaat, maar voor Rita Moosen werd het een leerrijke ervaring. Wat maakt iemand een goede treinbegeleider? Rita Moosen: “Je moet iemand zijn met goede sociale vaardigheden, een dosis psychologisch inzicht en wat filosofie. Voorts vergt de job een uitstekende productkennis en een behoorlijk visueel geheugen, want je kan niet dezelfde klanten steeds opnieuw controleren.”
 Treinbegeleiders zijn de ambassadeurs van de spoorwegen en diensthoofd Rita Moosen kon zelf ervaren dat het een aangename en afwisselende job is, waar menselijk contact centraal staat. Dat is meteen ook het minpunt: “De treinbegeleider krijgt ook te maken met klanten zonder geldig biljet of met agressie. Als reizigers om veiligheidsredenen niet meer mogen opstappen, geeft dat gemakkelijk onbegrip.”
 Doorgaans beperkt zich dat tot wat verbaal ophef, maar het tragische voorval in Dinant geeft aan hoe erg de consequenties kunnen zijn. NMBS zoekt trouwens nog uit of ze de vertrekprocedure kan optimaliseren, al heeft elk systeem voor- en nadelen.

TUINDAGEN BEERVELDE IN HET TEKEN VAN DE TREIN



foto: park Beervelde

Vorig jaar opende NMBS opnieuw de stopplaats Beervelde. Een goede reden om de tuindagen van mei 2009 in het Park van Beervelde in het teken van de trein te plaatsen. Gedelegeerd bestuurder Marc Descheemaecker deelde voor de gelegenheid oorkondes uit aan de 21 standhouders die de wereld van de trein in hun creatie geïntegreerd hadden. De tuindagen van Beervelde trokken 23.000 bezoekers en gaan opnieuw door van 9 tot 11 oktober 2009.

LEREN OVER DE LIBERALISERING

Gedelegeerd bestuurder Marc Descheemaecker gaf op 15 mei een gastlezing aan de Universiteit Antwerpen over de vrijmaking van de spoormarkt voor goederenvervoer. De studenten van de faculteit Toegepaste Economische Wetenschappen (Departement Transport en Regionale Economie) kregen een goed beeld van de spoorwegen voor de liberalisering: afkalvende marktaandelen, zwakke dienstverlening, slecht imago van de sector,... De Europese wetgeving zorgde vanaf de jaren negentig voor een geleidelijke vrijmaking van de markten via richtlijnen en Europese spoorwegpakketten. De liberalisering leidde tot meer klantentevredenheid en een stijging van het goederenverkeer. Op 1 januari 2007 werd het goederenvervoer in de volledige Europese Unie geliberaliseerd. NMBS heeft niet gewacht tot die datum om zich voor te bereiden. In 2003 werd de strategie voor de goederensector vastgelegd. Marc Descheemaecker wees op de gestage afname van de verliezen in het goederenverkeer als bewijs van de succesvolle strategie. Helaas betekende 2008 een knik in deze positieve evolutie als gevolg van de economische crisis. Descheemaecker becommentarieerde eveneens de strategieën van de belangrijkste concurrenten van NMBS. Of een snelcursus goederenmanagement...



63%

meer zitplaatsen voor
toeristisch zomeraanbod

Wie fileleed wil vermijden kan in de zomermaanden beroep doen op heel wat extra toeristische treinen. In het aanbod: rechtstreekse verbindingen of vlottere overstappen voor wie van Wallonië naar de Kust spoort en meer treinen met bestemming Oostende en Blankenberge, de populairste badsteden bij de treinreizigers. Nieuw zijn twee extra treinen Moeskroen – Schaarbeek die tot Oostende rijden en bijkomende rechtstreekse treinen tussen Brussel en De Panne. Ook vanuit andere grote steden zoals Antwerpen rijden meer treinen naar de Kust. In vergelijking met het vorig zomerseizoen stijgt het aantal zitplaatsen in het toeristisch aanbod met maar liefst 63%. In totaal zet NMBS tijdens het zomerseizoen dagelijks 63 toeristische treinen (ICT) in naar Blankenberge, Knokke, De Panne, Oostende en Zeebrugge-Strand. In de weekends en op feestdagen stijgt het aantal tot 89 treinen.

A photograph of a person's hands holding a silver laptop on a train platform. The person is wearing a dark jacket and a blue shirt. The background shows a train platform with tracks receding into the distance under a bright sky. The text 'NMBS MIKT OP E-CLIENT' is overlaid in blue capital letters on the right side of the image.

NMBS MIKT OP E-CLIENT

“E” zou kunnen staan voor “electronic” en “easy”, of de manier waarop NMBS het treinreizen wil verbeteren. Net voor de zomervakantie introduceert NMBS een aantal elektronische toepassingen die het de klant gemakkelijker maken. Informatie in real time opvragen of doorgestuurd krijgen, een chipkaart voor alle openbaar vervoer of je identiteitskaart als ticket gebruiken, behoren vanaf nu tot de mogelijkheden. Het internet en de gsm hebben onze samenleving ingrijpend veranderd. De treinreiziger was al bijzonder mobiel en met deze nieuwe toepassingen evolueert hij tot een volwaardige “e-client”.

MoBIB: één kaart voor alle openbaar vervoer

NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen willen op middellange termijn het klassieke vervoerbewijs vervangen door een gemeenschappelijke chipkaart. De verschillende ondernemingen hebben een akkoord om een gemeenschappelijk technisch platform te gebruiken dat ook elders in Europa geïntroduceerd wordt (Calypso). De eerste realisatie is een samenwerking met MIVB, de Brusselse openbare vervoeronderneming.



In de loop van 2010 volstaat één kaart voor de trein en de tram, bus en metro van MIVB.

De real time-informatie wordt in de zomerperiode uitgebreid getest.

Vanaf januari 2010 schakelt MIVB over op de MoBIB-chipkaart. Dat is naast een vervanger voor de papieren vervoerbewijzen ook de sleutel om de toegangspoortjes te openen die vanaf einde 2009 in alle metrostations worden geplaatst. Klanten van NMBS die ook de metro ge-

bruiken, krijgen vanaf november 2009 bovenop hun ticket of abonnement een chipkaart voor het MIVB-net. In de loop van 2010 volgt een totale integratie en zal de chipkaart volstaan, zowel voor trein, tram, bus als metro.

In totaal beschikken ongeveer 70.000 klanten over een gecombineerd abonnement NMBS/MIVB. De chipkaart kan via de website gevalideerd worden of opgeladen aan de NMBS-loketten in alle Belgische stations (november 2009).

Train Info Services: informatie op maat en in real-time

In september lanceert NMBS twee nieuwe diensten rond real time informatie: My Train Info geeft informatie over het treinverkeer via sms en/of via een gadget op my.live.com, terwijl SMS 2828 de mogelijkheid geeft om in real time informatie over de dienstregeling op te vragen.

SMS 2828 en My Train Info zijn beschikbaar voor gsm-nummers bij de Belgische operatoren Proximus, Mobistar en Base; ze kunnen niet geraadpleegd worden in het buitenland. Bij stakingen of grote storingen op het net verstuurt het systeem een algemene boodschap in plaats van gepersonaliseerde info.

In de zomerperiode loopt een testfase bij een grote groep klanten om de gebruiksvriendelijkheid van het systeem te evalueren.

OV-chipkaart in Nederland

De invoering van de OV-chipkaart in Nederland, dat meteen op landelijke schaal één gemeenschappelijke kaart voor alle openbaar vervoer wilde, werd een lange lijdensweg. De beslissing werd genomen in 1993 en de algemene invoering van de kaarten is nog steeds niet rond. De stad Rotterdam introduceerde de chipkaart in 2005 en staat het verst met de invoering op haar openbaar vervoernetten, NS wil tegen einde 2009 het volledige net uitgerust hebben maar volgens experts zou die datum niet gehaald worden. Ook nu zijn er nog heel wat vragen naar veiligheid en gebruiksgemak. De OV-kaart activeert ook toegangspoortjes tot de stations (zoals in de Parijse metro) die de Nederlandse Spoorwegen over heel het land willen plaatsen om de sociale veiligheid te verhogen.

Automatisch op de hoogte met My Train Info

My Train Info is een gratis dienst voor treinkaarthouders. Wie zich inschrijft via de website nmbs.be krijgt automatisch bericht op zijn gsm over vertragingen, afgeschafte of omgeleide treinen op zijn gebruikelijk traject. De klant kan voor vier trajecten instellen vanaf hoeveel minuten vertraging en voor welke dagen van de week hij verwittigd wil worden. Het systeem is uiterst flexibel: de gebruiker kan op elk moment zijn voorkeuren wijzigen.



My Train Info stuurt automatisch info over de opgegeven treinverbinding (Brussel-Zuid – Brugge in dit geval), met vertrek- en aankomsturen en de eventuele minuten vertraging.

SMS 2828

De klok rond, zeven dagen op zeven over de meest recente informatie beschikken over de dienstregeling kan vanaf nu met SMS 2828. Het principe is eenvoudig: de klant stuurt een sms'je naar het nummer 2828 om informatie te vragen over een specifieke treinverbinding en hij krijgt meteen drie voorstellen terug. De dienst is betalend. De inschrijving (eenmalig) gebeurt via sms en kost 0,60 euro, terwijl info opvragen 0,30 euro kost (0,15 euro voor verzending en 0,15 euro voor ontvangst).



SMS 2828 geeft op aanvraag de dienstregeling door voor een specifieke verbinding met de eventuele vertraging in real time. Details over de treinen opvragen is ook mogelijk door een 1,2 of 3 te sms'en.



Met SMS 2828 beschikt de klant continu over de recentste info.

Reizen met de elektronische identiteitskaart

Met het gebruik van de elektronische identiteitskaart heeft NMBS een regelrechte primeur op zak. Sinds juni kan de klant via de nmbs-website zijn aangekochte treinticket rechtstreeks inladen op zijn elektronische identiteitskaart. Een snelle, eenvoudige én milieuvriendelijke oplossing. Afdrukken hoeft niet meer en het risico om het ticket te vergeten of te verliezen verkleint. Momenteel werkt het systeem enkel voor gewone trenbiljetten en niet voor B-Dagtrips of treinkaarten. In de trein volstaat het om de identiteitskaart aan de treinbegeleider te geven, die de gegevens kan aflezen met zijn IBIS-zakcomputer.

24

> BINNENLAND

PARTNERSHIP MET KRUIDVAT RENDEERT

In 2007 lanceert NMBS op vraag van Kruidvat een goedkoop biljet, dat enkel in de winkels van de gelijknamige keten te koop wordt aangeboden. Het blijkt een groeiformule te zijn: het eerste jaar gaan bijna 21.000 biljetten de deur uit, in 2008 staat de teller op 47.000 en in 2009 worden bijna 75.000 biljetten verkocht.



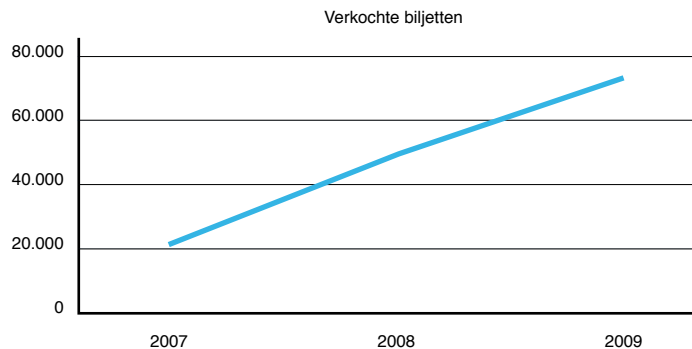
Steeds meer mensen nemen de trein naar werk of school, zodat de trein in de piekuren goed bezet is.

Ook voor de komende jaren verwacht NMBS een gestage groei van het aantal reizigers. De uitdaging bestaat er dus in om klanten aan te trekken buiten de piek, wanneer er nog plaatsen beschikbaar zijn.

Eén van de oplossingen vormt het samenwerken met partners om specifieke promoties aan te bieden. Het Kruidvat-biljet is daar een succesvol voorbeeld van. De keten doet in Nederland een gelijk-

aardige actie met de Nederlandse spoorwegen NS.

In 2009 loopt de verkoop van het Kruidvatbiljet in de maand maart. Voor 8,99 euro koopt de klant een heen-en-terugbiljet dat één dag geldig is tot einde juni. Op weekdagen kan enkel na 9 uur 's ochtends vertrokken worden, maar reizen kan doorheen heel het land want de keuze van vertrek- en aankomststation is vrij. Met die voorwaarden mikt NMBS grotendeels op de vrijetijdsverplaatsingen. Daar de verkoop buiten de traditionele kanalen gebeurt, trekt de actie ongetwijfeld heel wat nieuwe klanten aan.



Stijgend succes voor Interrail

25
> BUITENLAND

Sporen door Europa zit opnieuw in de lift. In 2008 trok de Interrail-formule 66% meer reizigers aan dan het jaar voordien. En de eerste vier maanden van 2009 doen het opnieuw 46% beter. Reizen met een Interrail Pass biedt heel wat voordelen. Voor een kleine prijs kan de klant heel Europa doorkruisen op zijn eigen ritme, comfortabel en veilig. En bovendien op een milieuvriendelijkere manier, zeker in vergelijking met het vliegtuig.

Vooraf jongeren kiezen voor de Interrail Pass. En met reden. Voor 399 euro kan iemand die jonger is dan 26 jaar gedurende een maand door Europa sporen, van Parijs tot Lissabon, van Brussel naar Berlijn of zelfs tot Istanbul. Trajecten die met de auto of het vliegtuig onbetaalbaar zouden zijn.

De Interrail Global Pass opent de weg naar 30 Europese landen (op de Baltische staten na), Noorwegen, de Balkan en Turkije. Verschillende formules zijn mogelijk. Zo kan een reiziger kiezen voor 5 of 10 reisdagen gedurende een periode van 10 of 22 dagen, of onbeperkt sporen gedurende 22 dagen of 1 maand. Maar er bestaan nog heel wat andere mogelijkheden. Onbeperkt sporen in één land kan ook, met de Interrail One Country Pass. De prijs varieert van land tot land.

De Interrail Pass doet het ook elders in Europa beter. Het product bestaat sinds 1972 en kende een aantal mindere jaren. Het is vooral populair bij jongeren, maar er bestaan ook pass-formules voor volwassenen.



In 2008 trok de Interrail-formule 66% meer reizigers aan dan het jaar voordien.

BELGIË
BOSNIË EN HERZEGOVINA
BULGARIJE
DENEMARKEN
DUITSLAND
FINLAND
FRANKRIJK
GRIEKENLAND
GROOT-BRITANNIË
HONGARIJE
IERLAND
ITALIË
KROATIË
LUXEMBURG
MACEDONIË
MONTENEGRO
NEDERLAND
NOORWEGEN
OOSTENRIJK
POLEN
PORTUGAL
ROEMENIË
SERVIË
SLOVENIË
SLOWAKIJE
SPANJE
TSJECHIË
TURKIJE
ZWEDEN
ZWITSERLAND

NMBS-VRACHTGROEP WIL UIT HET ROOD ZIJN IN 2011



De NMBS-vrachtgroep keek in 2008 aan tegen een verlies van meer dan 100 miljoen euro, waarvan 85 miljoen structureel. Het overige deel kwam op conto van de crisis, die in 2009 nog zwaarder weegt op de goederenactiviteit. Met andere woorden: het is pompen of verzuipen. Een belangrijk deel van het structureel tekort situeert zich binnen NMBS, bij B-Cargo en de directie Techniek & Productie, verantwoordelijk voor beheer en planning van materieel en treinbestuurders. Het management heeft daarom een nieuw industrieel plan uitgewerkt om de overleving te garanderen.

Commerciële strategie op de sporen

De NMBS-vrachtgroep is in 2008 grondig hertekend om beter in te spelen op de behoeften van de markt. De dochterondernemingen IFB, Rail Force en Xpedys staan in voor de commercialisering van de diverse producten in het goederenvervoer, terwijl de rol van B-Cargo toegespitst wordt op de operationele aspecten van het vervoer, in samenwerking met de technische divisies binnen NMBS en de zogenaamde corridormanagers. Die laatste beheren een specifieke goederenas in samenwerking met andere operatoren (zo staat Sibelit in voor de as België-Luxemburg-Frankrijk-Zwitserland met CFL, SNCF en SBB, terwijl Cobra de as met Duitsland beheert).

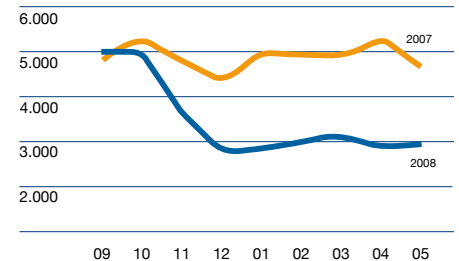
Rentabiliteit gezocht

Wil de vrachtgroep levensvatbaar zijn, dan moeten de verliezen in 2011 weggewerkt zijn: de opbrengsten moeten minstens de kosten dekken. De commerciële filialen moeten alles op alles zetten om meer volume aan te trekken en hun aanbod uit te breiden. Om te slagen in het opzet heeft het management een industrieel plan uitgewerkt met een hele reeks maatregelen. Als het niet volledig wordt uitgevoerd, is het risico op een mislukking bijzonder reëel. In de loop van juni heeft de leiding van de vrachtgroep door middel van roadshows over heel het land de kaderleden het plan voorgesteld, dat van alle medewerkers een groot engagement zal vragen.

Naar meer efficiëntie

De kern van het industrieel plan draait rond kostenbeheersing. Samen met de verantwoordelijken van B-Cargo en de NMBS-directie Techniek & Productie is gezocht naar operationele verbeteringen.

Vervoerde ton (evolutie per maand)





De vrachtgroep wil hetzelfde volume transporteren met meer kwaliteit en minder kosten.

teringen die de kosten kunnen drukken. Op alle niveaus wordt de organisatie van het werk aangepakt om met minder middelen en een hogere productiviteit de kwaliteit en de veiligheid nog te verbeteren. Het statuut van het personeel staat niet ter discussie en het plan wordt ook besproken met de erkende vakbonden en het HR-management van NMBS-Holding (verantwoordelijk voor het personeelsbeheer van de NMBS-groep).

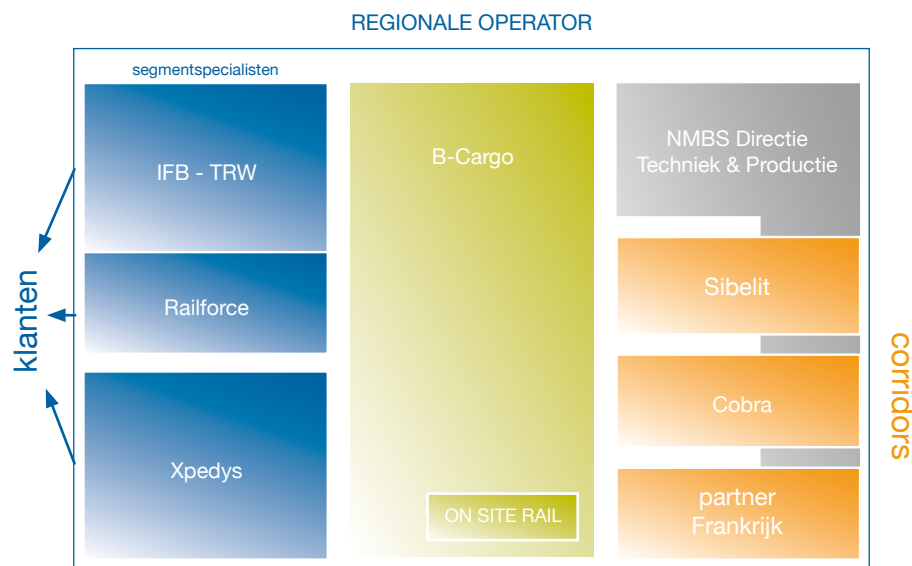
1. Duidelijkere afspraken

Het gebeurt wel eens dat medewerkers van de vrachtgroep taken uitvoeren die niet in een contract voorzien zijn, of dat leveranciers niet doen wat gevraagd is binnen de vastgestelde termijn. Onduidelijke afspraken kunnen de kosten de hoogte injagen, daarom wil de vrachtgroep gedetailleerde en eenduidige contracten. Samen met B-Cargo zullen de filialen alle contracten met de klanten opnieuw on-

derhandelen om eventuele grijze zones weg te werken. B-Cargo zal hetzelfde doen met de directie Techniek & Productie, Infrabel en de partner-operatoren, zodat nutteloze uitgaven vermeden worden en de akkoorden goed gedefinieerd op papier staan.

2. Nieuw transportplan

In december lanceert de vrachtgroep een nieuw transportplan voor het verspreid verkeer (transport van losse goederenwagens van verschillende klanten), dat minder personeel en locomotieven zal ver-



De druk van de concurrentie

groeit jaar na jaar.



gen. De transportstromen tussen laad- en lospunten werden onder de loep genomen en de meest optimale toevoertrajecten werden in kaart gebracht. De treinen zullen zwaardere lasten slepen en minder stations doorkruisen. De grootste goederenstations worden frequenter en op regelmatige basis bediend door een "rollend tapijt"-aanpak. Zo kunnen dezelfde volumes getransporteerd worden met meer kwaliteit én minder kosten.

3. Anders werken in de Rail Cargo Centers

Het transportplan heeft een impact op het werkvolume in bepaalde goederenstations, waar de huidige planning bovendien niet steeds optimaal is. Ondanks de grote inspanningen die al geleverd zijn, heeft B-Cargo een nieuwe analyse gemaakt van de

prestaties en een reorganisatie gepland. Die zal een vermindering van de effectieven in de Rail Cargo Centers tot gevolg hebben. Voor die medewerkers zal een andere oplossing worden gezocht binnen NMBS.

4. Minder vaste kosten

B-Cargo worstelt met te hoge overheadkosten: voor elke twee personen op het terrein is er één administratief medewerker. Dat is veel te duur, zeker in vergelijking met de concurrenten. De vrachtgroep wil op alle niveaus de personeelskosten terugdringen:

bij B-Cargo en elders binnen NMBS maar ook bij B-Holding, door te onderzoeken welke prestaties effectief nodig zijn.

5. Rationelere inzet van het materieel

Het nieuwe transportplan zal ook gevolgen hebben voor de werklust in de tractiewerkplaatsen en de wagenwerkplaatsen, beheerd door de NMBS-directie Techniek & Productie. Qua inzet van locomotieven wordt gestreefd naar een homogener park, wat een gunstige invloed moet hebben op de kosten voor onderhoud.

GRAFFITI busters

NMBS beschikt over een heuse anti-graffitiploeg in de tractiewerkplaats van Schaarbeek, die graffiti van motorstellen en rijtuigen verwijdert. Even poetsen volstaat niet, legt teamchef Petrus Cobbaert uit, het gaat hier om specialistenwerk.



Producten aanbrengen

De reinigingsploeg trekt eerst en vooral hun persoonlijke beschermingsmiddelen aan, o.a. een wit pak, een beschermende bril, enz.

Op de grond wordt een absorberend tapijt gelegd, dat de gebruikte producten en de losgekomen verf opvangt. Daarna wordt de graffiti ingestreken met een bijtend product, afhankelijk van de soort verf die gebruikt werd. "Zilveren zwartkleurige verf is relatief makkelijk te verwijderen. Maar de andere verfsoorten kunnen veel hardnekkiger zijn. Gelukkig hebben we daarvoor aangepaste producten."

Oplossen

De aangebrachte producten moeten enkele minuten inwerken. "Maar niet te lang, zegt Petrus, "anders bestaat het risico dat de grondverf van het stel aangetast wordt." Als de verf goed oplost, kan het product met een trekker verwijderd worden. Daarna wordt de kast nog eens manueel gereinigd met water en zeep. Bij de meer hardnekkige verven wordt het product verschillende keren na elkaar aangebracht. Soms komt er zelfs een krabbertje aan te pas om de laatste resten verf te verwijderen.

Milieu-overwegingen

Als alle werken gedaan zijn, wordt het absorberende tapijt weggenomen. De gebruikte tapijten worden bewaard in een speciale container, die opgehaald wordt door een afval-

verwerkende firma. Op die manier wordt het milieu zo weinig mogelijk belast door de graffiti-verwijdering.

Zowel binnen- als buitenkant

Maar niet alleen de buitenkant van het stel wordt bewerkt door de graffiti-spuiters. Ook de binnenkant vormt dikwijls een doelwit. De tafeltjes en de zetels worden dikwijls volgeschreven met stift. "Op de tafels kunnen we dat makkelijk verwijderen met speciale doekjes, maar de zetels moeten we opnieuw overtrekken", gaat Petrus Cobbaert verder.

"De nieuwste trend bestaat er zelfs in de voorruit van de motorstellen te bekladden met een soort stift die we niet kunnen verwijderen. In dat geval zit er niets anders op dan de ruit te vervangen. Kostprijs: 600 euro per ruit."



Teamchef Peter Cobbaert waakt erover dat de graffiti op de minst vervuilende manier wordt verwijderd.

TW Schaarbeek verwijderde in 2008 graffiti op:

- > 197 buitenkanten van motorstelkasten;
- > 653 binnenkanten van motorstelkasten;
- > 691 buitenkanten van rijtuigen;
- > 25 binnenkanten van rijtuigen.



DE WERKDAG

VAN LUDO MIN

TECHNISCH COORDINATOR

Ludo Min

>1961 Ludo wordt geboren in Duffel > Diploma schrijnwerker >1979 Ludo start zijn loopbaan in de meubelsector >1981 Na twee jaar in de privé te hebben gewerkt, gaat Ludo aan de slag bij NMBS als schrijnwerker-meubelmaker in de Centrale Werkplaats van Mechelen >1983 Ludo werkt vier jaar als schouwer in de CW Mechelen >1987 Tot op vandaag werkt hij er nog steeds als technisch coördinator specialiteit schrijnwerk.



09:00 Administratie

Ludo haalt de post op en verdeelt die onder zijn medewerkers. Ook administratief werk behoort tot zijn takenpakket.



13:00 Vergadering met projectleider vernieuwing breaks

Na de middag zit Ludo samen met de projectleider van de vernieuwing van de breaks en de betrokken ingenieurs. De plannen worden op tafel gelegd. Ludo bespreekt de knelpunten bij de vernieuwingswerken. Iedereen steekt de koppen bij elkaar en zoekt naar een oplossing.





07:30 Op bureau

Ludo checkt of iedereen van zijn team aanwezig is, past indien nodig het dienstrooster aan en verdeelt het werk op basis van de planning.



08:00 Op ronde in de werkplaats

Iedere dag gaat Ludo bij zijn medewerkers langs. Hij brengt eerst een bezoek aan de afdeling waar de breaks (motorstellen) vernieuwd worden. Hij vraagt of er problemen zijn, geeft richtlijnen en stuurt bij waar nodig.



09:30 Opvolgingsvergadering

Dagelijks houdt Ludo een vergadering met zijn collega's, waar de werkzaamheden geëvalueerd worden en de taken op elkaar afgestemd.

10:00 Controle tussentijds onderhoud

Naast de vernieuwing van de breaks staat het team van Ludo ook in voor het tussentijds onderhoud van de treinstellen. Deuren worden hersteld, defecte onderdelen vervangen,.... Hier is medewerkster Els, de enige vrouw in het team, een nieuwe vloerbekleding aan het aanbrengen in een rijtuig.



14:00 Technische bijstand

Ludo zet zijn ronde in de werkplaats verder en geeft technische uitleg aan zijn medewerkers. Patrick past een voetrede aan, Tom heeft problemen met een plafond dat niet in het overgangssas past. Ludo raadt hem aan het plafond nog meer uit te frezen. Later in de namiddag keert Ludo terug om samen met Tom het aangepaste plafond vast te zetten.



15:30 SAP

Voor hij naar huis gaat, vult Ludo de planning voor de volgende werkdag aan en geeft de afgewerkte taken in het SAP-systeem in, zodat nieuwe materialen bijbesteld kunnen worden.

12 juni 1939

Locomotief type 12 snelste trein ter wereld

Rond 1935 groeit een nieuw dynamisme bij de Belgische spoorwegen, die fel hadden geleden onder de gevolgen van de Eerste Wereldoorlog en nadien de economische crisis. Dankzij de nieuwe lijn tussen Brussel en Gent en de verhoging van de toegelaten snelheid op een aantal baanvakken (140 km/u tussen Gent en Brugge) kan NMBS nieuwe, lichtere en zeer snelle treinen inleggen om de groeiende concurrentie van het autoverkeer het hoofd te bieden (toen al!). In 1938 beslist ze 6 locomotieven Atlantic te laten bouwen, geregistreerd als "type 12" om een ultrasnelle verbinding Luik – Brussel – Oostende aan te bieden.

Op 12 juni 1939 rijdt een demonstratiestel getrokken door een type 12 de rit Brussel – Oostende in 57 minuten en wint zodoende de "Blauwe Wimpel" als snelste trein ter wereld (in exploitatie). Hij sleept een last van 200 ton en rijdt aan een gemiddelde snelheid van 120,5 km/u of net iets sneller dan de Amerikaanse Hiawatta (120,2 km/u) en een stuk sneller dan de Europese concurrenten.



KENMERKEN LOCOMOTIEF TYPE 12:

LENGTE: 14,012 m

BREEDTE: 3,000 m

HOOGTE: 4,280 m

GEWICHT: 89 ton

VERMOGEN: 2.500 PK

DIAMETER AANDRIJFWIELEN: 2,10 m

TOPSNELHEID: (beperkt tot) 140 km/u

Wat als NMBS een stad was?

Sinds enkele jaren denk ik dan toch aan Antwerpen. Niet zozeer omdat NMBS kenmerken deelt met die stad, maar omdat ik de nieuwe stijl van het station Antwerpen-Centraal bijzonder geslaagd vind.

Een dier?

Ik zie NMBS als een kat. Omdat zowel treinen en huisdieren al van kindsaf tot mijn dagelijkse leefwereld behoren, neem ik aan. Ik ben zelf redelijk tevreden over de werking van NMBS, in het buitenland lijken treinvertragingen me toch meer voor te komen. Een degelijk, vertrouwd huisdier dus. Maar toch eerder een eigenzinnige, soms wat onberekenbare kat dan een trouwe hond. Of, om het positiever te duiden: in plaats van een druk huisdier, eerder eentje dat je toelaat in alle rust een boek te lezen.

Een film?

Dan moet ik vanzelf aan een Noorse film van het voorbije jaar denken: O'Horten, van regisseur Bent Hamer. Daarin staan de spoorwegen niet centraal, maar ze spelen er wel een rol in. Het hoofdpersonage is immers een treinmachinist die op pensioen gaat. Nu hij zijn oude zekerheden los moet laten, staat het avontuur hem op te wachten. Er zit een hilarische scène in waarin het spoorwegpersoneel een spoorwegquiz houdt.

Een kleur?

De eerste associatie die bij mij opkomt is geel. Waarom eigenlijk, de meeste treinen zijn toch grijs met blauwe en rode versieringen? Was die B in het ovaaltje niet oorspronkelijk in het geel?

Een beroemde persoon?

Vraag mij niet waarom, maar Angela Merkel roept een sterk NMBS-gevoel bij me op. Conservatief? Machtig? Intelligent? Rondborstig? O jee... het zal toch niet met de pijnlijke historische relatie tussen Duitsers en treinen te maken hebben?!

Annelies Verbeke

Annelies Verbeke (1976) schreef de romans *Slaap!* en *Reus* en de verhalenbundel *Groener Gras*, alle verschenen bij uitgeverij De Geus. Ze is columniste voor NRCHandelsblad. In het maandblad Goedele verschijnen *Nachtvlinders* van haar hand. Verbeke schreef enkele filmscenario's en theaterstukken, zoals haar bijdrage aan het dit jaar opgevoerde Stukken van TgStan. In oktober 2009 verschijnt de roman *Vissen reddden*, haar vierde boek.

35

> MIJN TREIN





TREIN ER EENS TUSSENUIT

