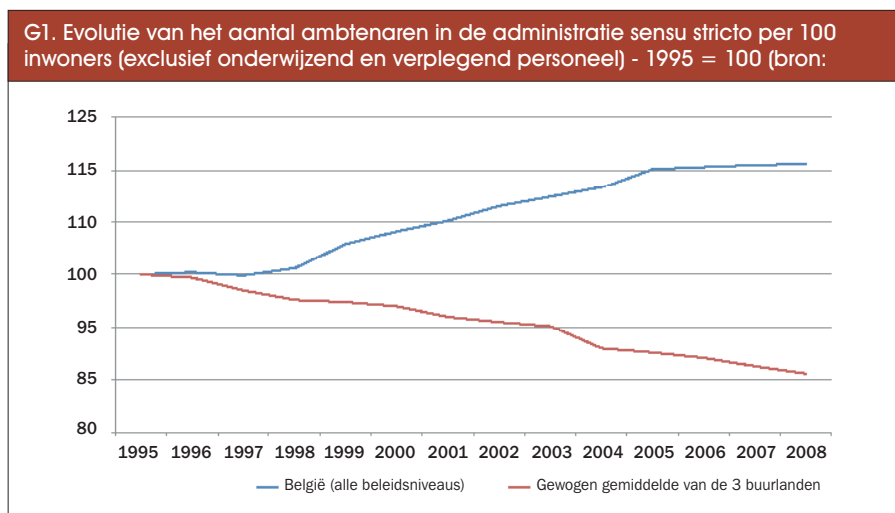


Aanzienlijke efficiëntiewinsten mogelijk bij de NMBS-Groep

1. Inleiding

Al jaren onderstreept het VBO het belang van een efficiëntere overheid in ons land. We stellen namelijk vast dat de tewerkstelling in de administratie stricto sensu¹ in België aanzienlijk hoger ligt dan in onze buurlanden. Terwijl er in 2008² in ons land per 100 inwoners 4 ambtenaren tewerkgesteld waren, waren er dat slechts 3 in Nederland, 3,2 in Duitsland en 3,6 in Frankrijk. Bovendien werd dit cijfer sinds 1995 in België voortdurend groter, terwijl het in onze buurlanden kleiner werd (grafiek 1).



Deze omvang van de Belgische administratie verklaart onder meer de hoge belastingdruk en de nog steeds zeer zware administratieve lasten in ons land. Indien België er de komende jaren in slaagt het verschil met zijn buurlanden weg te werken, dan zou het een flinke dosis broodnodige zuurstof in de economie kunnen pompen.

Een grotere efficiëntie van de overheid mag echter niet beperkt blijven tot de openbare administratie sensu stricto. Een overheidsbedrijf als de NMBS-Groep moet ook zijn deel van de inspanning leveren. Ieder jaar gaat namelijk niet minder dan 3 miljard euro van het geld van de belastingbetaler rechtstreeks naar de kas van de NMBS-Groep. Het minste dat men kan vragen is dat dit geld efficiënt wordt besteed. Bovendien heeft de NMBS-Groep door haar netwerkactiviteit een zeer grote invloed op de prestatie van onze economie: indien de NMBS-Groep erin slaagt reizigers en goederen efficiënt te vervoeren en daarbij een hoogwaardige service tegen een competitieve kostprijs aan te bieden, dan zal dat een gunstige weerslag hebben op onze economische groei. Ten slotte staat de NMBS-Groep voor grote uitdagingen. Zo moet zij zich onder meer voorbereiden op de omstreeks 2017-2019 verwachte liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer.

Om al deze redenen wil deze publicatie nagaan of de efficiëntiekloof die we voor de Belgische administratie sensu stricto waarnemen, ook voor de Belgische spoorwegmaatschappij bestaat.

¹ In deze bedrijfstak (NACE L) zijn verplegend en onderwijzend personeel niet inbegrepen.

² 2008 is het jongste jaar waarvoor cijfers beschikbaar zijn voor alle landen.

2. Methodologie

a. Appelen met appelen vergelijken

Aan de hand van een benchmarking met vergelijkbare spoorwegmaatschappijen kunnen we het verbeteringspotentieel op het vlak van de efficiëntie van de NMBS-Groep inschatten. Voor dit soort van oefening dienen één of meer spoorwegmaatschappijen te worden gekozen die én vergelijkbaar zijn – zowel wat betreft de omgeving waarin zij werken als wat betreft de activiteiten die zij verrichten – én tot de top van de efficiënte maatschappijen behoren.

Hoeveel input voor één eenheid van output?

Om deze redenen vergelijken we de efficiëntie van de NMBS-Groep met de spoorwegmaatschappijen die in Zwitserland en Nederland actief zijn. In de eerste plaats werken deze maatschappijen eveneens in kleine landen zoals dat in België het geval is. Bovendien is het Nederlandse landschap vlak zoals dat van Vlaanderen, en is het Zwitserse landschap bergachtig, dat met enige verbeelding vergeleken kan worden met het heuvelachtige landschap in Wallonië. En ten slotte gaat het om maatschappijen die in de sector algemeen als 'Best of Class' worden aangezien.

Een ander belangrijk aspect om een geloofwaardige benchmarking tussen spoorwegmaatschappijen uit te voeren, is uit te gaan van dezelfde activiteiten. Het zou bijvoorbeeld niet correct zijn de NMBS-Groep uitsluitend te vergelijken met de Nederlandse Spoorwegen (NS-Groep) die in Nederland actief is. De NMBS-Groep houdt zich namelijk bezig met zowel de infrastructuur als het reizigersvervoer en het goederenvervoer (en alles wat dat meebrengt aan aanverwante activiteiten, zoals bijvoorbeeld onderhoud), terwijl de NS-Groep uitsluitend verantwoordelijk is voor het reizigersvervoer. Zowel in Zwitserland als in Nederland moeten we dan ook de spoorwegmaatschappijen zodanig selecteren dat de perimeter van de activiteiten in de drie landen dezelfde is.

Het geval van Zwitserland is eenvoudig: we kunnen direct de voornaamste spoorwegmaatschappij nemen, SBB/CFF/FFS: een geïntegreerd bedrijf dat dezelfde drie activiteiten verricht als de NMBS-Groep. In Nederland, waar de liberalisering van het vrachtvervoer al een eind gevorderd is, moeten we verschillende ondernemingen in aanmerking nemen om de drie soorten activiteiten van de NMBS-Groep te dekken:

- NS-Groep die instaat voor het reizigersvervoer (en alle aanverwante activiteiten);
- DB Schenker NL, de voornaamste maatschappij voor het vrachtvervoer;
- Strukton, Prorail en Keyrail, die instaan voor de infrastructuur en het onderhoud ervan.

b. Berekening van de efficiëntie

Met onze efficiëntiemaatstaf willen we nagaan hoeveel input een spoorwegmaatschappij aanwendt om één eenheid van output te verwezenlijken.

In het geval van onze benchmarking nemen we als input de human resources die voor de verwezenlijking van alle activiteiten worden ingezet en worden uitgedrukt in voltijdse equivalenten (VTE). De twee outputindicatoren die wij in onze studie in aanmerking hebben genomen, zijn het aantal personenkilometer (p-km) en het aantal tonkilometer (t-km).

Omdat er twee relevante outputindicatoren zijn, zou men ideaal gezien de efficiëntie moeten meten op het vlak van het personenvervoer en het goederenvervoer afzonderlijk. Op basis van publieke data is dit echter een onmogelijke opdracht (zie ook paragraaf 3.a). Neem bijvoorbeeld het geval van de NMBS-Groep. Welk deel van de NMBS-Holding, Infrabel en NMBS-Technics zouden we moeten toewijzen aan respectievelijk het personenvervoer en het goederenvervoer? Dezelfde vraag kan gesteld worden voor SBB/CFF/FFS. Enkel via interne, en dus vaak vertrouwelijke, informatie van de spoorwegbedrijven zelf zou dit mogelijk zijn.

Daarom werd er beslist om de analyse niet op te splitsen in twee delen, maar om als outputindicator te nemen de som van het aantal personenkilometer en tonkilometer. De impliciete veronderstelling die hier wordt gemaakt, is dat 1 personenkilometer gelijk is aan 1 tonkilometer. Zoals Merkert et al (2009)³ aantonen, wordt deze hypothese ook gebruikt in andere onderzoeken om de efficiëntie van spoorwegmaatschappijen te meten⁴.

³ Zie Merkert et al (2009), *Benchmarking of train operating firms – a transaction cost efficiency analysis*, *Transportation Planning and Technology*, 33:1, 35-53.

3. Gegevens

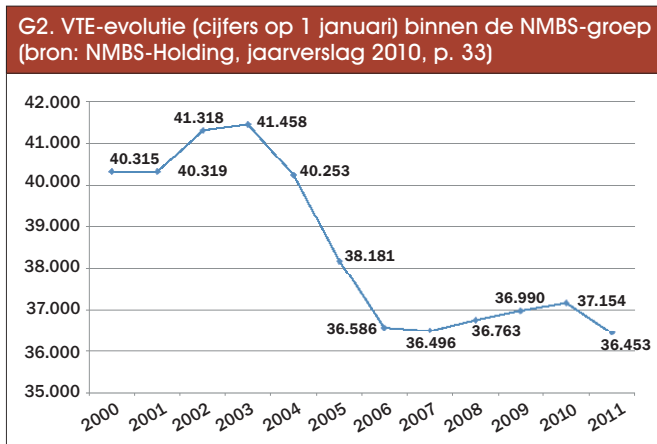
a. Publiek toegankelijke informatie

Voor deze studie hebben we ons uitsluitend gebaseerd op gegevens die publiek beschikbaar zijn. De voornaamste gebruikte bronnen zijn de jaarverslagen van 2010 van elk van de onderzochte spoorwegmaatschappijen, en de databases van twee grote internationale spoorwegorganisaties, namelijk CER (Community of European Railways) en UIC (Union Internationale des Chemins de fer). De gegevens voor elk van de geanalyseerde maatschappijen worden in de volgende secties gepresenteerd.

b. België

Op 1 januari 2011 stelde de NMBS-Groep 36.453 VTE tewerk, hoofdzakelijk gespreid over de 3 entiteiten van de NMBS-Groep: de NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel (zie tabel 1). Dit VTE-aantal is het laagste dat de NMBS-Groep ooit bereikte. Uit de evolutie van de VTE sinds 2000 blijkt immers dat de NMBS-Groep haar personeelsbestand heeft verkleind, voornamelijk tussen 2003 en 2006 (grafiek 2).

T1. VTE-verdeling binnen de NMBS-Groep op 1 januari 2011	
	VTE
NMBS-Holding	3.972
Infrabel	12.234
NMBS	19.542
Kas der Geneeskundige Verzorging	142
Detachering naar verschillende instanties	563
Totaal	36.453
Bron : NMBS-Holding, Jaarverslag 2010, p. 33.	



De tonkilometer- en personenkilometergegevens komen uit het CER-jaarverslag 2010 en zijn opgenomen in de onderstaande tabel (tabel 2).

T2. Aantal tonkilometer en personenkilometer van de NMBS-Groep, 2010	
Tonkilometer (x miljoen)	5.729
Personenkilometer (x miljoen)	10.609
Totaal	16.338
Bron : CER, Annual Report 2010-2011, p. 59.	

⁴ Om na te gaan hoe gevoelig de eindresultaten zijn voor deze hypothese, zal in bijlage dezelfde oefening worden gedaan met het aantal treinkilometers voor het personen- en goederenvervoer. Omdat deze twee variabelen dezelfde eenheid hebben, kan men ze zonder problemen optellen.

c. Nederland

Voor Nederland moeten we rekening houden met de gegevens van vijf verschillende ondernemingen. De gegevens over de VTE en over het aantal ton- en personenkilometer zijn opgenomen in de twee onderstaande tabellen (tabellen 3 en 4).

T3. Aantal VTE voor de in Nederland in aanmerking genomen ondernemingen, 2010	
Onderneming	VTE
NS-Groep ⁵	14.612
DB Schenker NL	2.000
Prorail	3.954
Keyrail	100
Strukton NL	5.174
Totaal	25.840
Bron : Jaarverslagen 2010 van NS-Groep, DB Schenker, Prorail en Strukton; website van Keyrail http://www.keyrail.nl/	

T4. Aantal tonkilometer van DB Schenker NL en aantal personenkilometer van NS-Groep, 2010	
Tonkilometer (x miljoen)	4.103
Personenkilometer (x miljoen)	16.359
Totaal	20.462
Bron: CER, Annual Report 2010-2011, p. 58-59.	

d. Zwitserland

Voor het jaar 2010 stelde de groep SBB/CFF/FFS 28.143 VTE tewerk. Dit aantal is verspreid over de verschillende activiteiten zoals aangeduid in tabel 5. Tabel 6 bevat de gegevens met betrekking tot de in 2010 afgelegde ton- en personenkilometer van SBB/CFF/FFS.

T5. Aantal VTE van SBB/CFF/FFS, 2010	
Activiteiten	VTE
Reizigersvervoer	13.431
Goederenvervoer	3.585
Infrastructuur	9.193
Centrale eenheden	1.194
Vastgoed	740
Totaal	28.143
Bron : Jaarverslag 2010 van SBB/CFF/FFS.	

T6. Aantal tonkilometer en personenkilometer van SBB/CFF/FFS, 2010	
Tonkilometer (x miljoen)	13.111
Personenkilometer (x miljoen)	17.513
Totaal	30.624
Bron: CER, Annual Report 2010-2011, p. 59.	

⁵ Zonder de dochteronderneming Abelio die buiten Nederland actief is.

e. Eerste vaststelling

Uit een eerste analyse van bovenstaande gegevens blijkt dat de NMBS-Groep de kleinste output verwezenlijkt van de onderzochte maatschappijen, terwijl ze de meeste personeelsleden inzet. Deze eerste opmerking moet echter genuanceerd worden door het feit dat de NMBS-Groep er een veel groter 'insourcingbeleid' op nahoudt dan de overige onderzochte maatschappijen: zowel SBB/CFF/FFS als de Nederlandse maatschappijen besteden immers veel meer activiteiten uit. Om te vermijden dat appels met peren worden vergeleken en om de NMBS-Groep niet foutief te benadelen in deze benchmarkoefening, moet met deze geoutsourcete VTE's rekening worden gehouden, wat in de volgende sectie wordt uitgelegd.

4. Correctie voor outsourcing

Met het verschil in outsourcing rekening houden op basis van enkel publieke gegevens is geen gemakkelijke opdracht, die een aantal hypothesen vereist. We zijn als volgt tewerk gegaan. Voor SBB/CFF/FFS specificieert het financiële jaarverslag van 2010 bij de post 'andere bedrijfskosten' de uitgaven voor uitbesteding. Dit bedrag, dat in 2010 uitkomt op 1.058,8 miljoen CHF, kan in VTE worden omgezet door het te delen door de gemiddelde loonkosten die in Zwitserland gelden⁶. Het is echter duidelijk dat dit bedrag van 1.058,8 miljoen CHF niet voor 100% overeenstemt met de loonmassa, want het bevat ook de marge van de onderaannemer ten aanzien van SBB/CFF/FFS en andere dan loonkosten (energie, materialen,...). We nemen redelijkerwijs aan dat de marge 5%⁷ bedraagt, die we dan aftrekken van de uitgaven voor uitbesteding van SBB/CFF/FFS. Vervolgens gaan we ervan uit dat de loonkosten 89% van de totale kosten van de onderaannemer vertegenwoordigen. Voor deze hypothese hebben we ons gebaseerd op de kostenstructuur van de NMBS-Holding. De NMBS-Holding zorgt immers voor de HR-, ICT-,... activiteiten binnen de NMBS-Groep. Het feit dat dit zeer arbeidsintensieve activiteiten zijn, verklaart waarom het aandeel van de loonkosten in de totale kosten zo hoog is. Wat betreft de outsourcingactiviteiten van SBB/CFF/FFS, is deze 89% echter zeker te hoog. Dit is omdat in sommige andere outsourcingactiviteiten zoals bijvoorbeeld het onderhoud van treinstellen en infrastructuur, het aandeel van de loonkosten zeker lager zal zijn. Toch hebben we besloten om uit voorzichtigheidsoverwegingen met deze 89% te werken. Hoe hoger dit percentage, hoe meer mensen we immers bij het effectief van SBB/CFF/FFS gaan bijtellen en dus hoe beter de NMBS-Groep uit de benchmarkoefening zal komen. Het resultaat van dit efficiëntieonderzoek dient dan ook als een minimum te worden beschouwd.

Het resultaat van dit efficiëntieonderzoek dient dan ook als een minimum te worden beschouwd

Wat betreft de situatie in Nederland is het iets ingewikkelder. Daar wordt de spoorwegmarkt immers gekenmerkt door verschillende bedrijven, die soms aan elkaar diensten leveren. Zo staat bijvoorbeeld Strukton in voor een deel van de onderhouds- en uitbreidingswerkzaamheden van Prorail. In dit geval mogen we dus niet zomaar de outsourcingactiviteiten van Prorail – op dezelfde manier zoals we dit voor SBB/CFF/FFS hebben gedaan – bij de Nederlandse cijfers optellen, omdat we dan immers met dubbeltellingen te maken zouden hebben. Op basis van publieke informatie is het echter onmogelijk uit te maken welk deel wel en welk deel niet van de outsourcingactiviteiten moet worden bijgeteld. Daarom werd voor een andere benadering gekozen. Wanneer we het aantal personenkilometer, tonkilometer en personeelsleden in Nederland en Zwitserland met elkaar vergelijken, dan stellen we vast dat het verschil tussen Nederland en Zwitserland op het vlak van het aantal personenkilometer het kleinst is: het aantal personenkilometer in Nederland bedraagt bijvoorbeeld 93,4% van het aantal personenkilometer in Zwitserland. In onze benadering gaan we nu het aantal personeelsleden dat we als gevolg van de outsourcingactiviteiten bij SBB/CFF/FFS toevoegen met

⁶ In 2010 bedroegen deze 83.700 CHF (Bron: AMECO database).

⁷ Bijvoorbeeld, bij Alstom bedroeg de operationele marge 7,5% in 2010, bij de mobiliteitstak van Siemens 7,9% en bij Bombardier 5,7%.

deze 93,4% vermenigvuldigen. Zo bekomen we een schatting voor het aantal personeelsleden waarmee we de Nederlandse cijfers dienen te verhogen, indien we willen rekening houden met de verschillen in outsourcingpolitiek tussen de Belgische en de Nederlandse spoorwegen.

Het resultaat van de twee aangebrachte correcties om rekening te houden met het verschil in outsourcingbeleid staat in de onderstaande tabel.

T7. In aanmerking genomen uitbesteding		
	Raming uitbesteding in VTE	Totaal aantal in aanmerking genomen VTE
SBB/CFF/FFS	10.695	38.838
Maatschappijen die in Nederland actief zijn	9.991	35.831

5. Resultaten

Onze berekening van de efficiëntie bestaat erin het aantal VTE te kennen dat wordt ingezet om één outputeenheid tot stand te brengen. Deze efficiëntie-index is voor de onderzochte spoorwegmaatschappijen opgenomen in tabel 8: de NMBS-Groep blijkt het minst efficiënt te zijn, aangezien ze 2,23 VTE inzet voor één outputeenheid, tegen 1,75 VTE voor de maatschappijen die in Nederland actief zijn en 1,27 VTE voor SBB/CFF/FFS.

T8. Efficiëntie-index			
	NMBS-Groep	Maatschappijen in Nederland	SBB/CFF/FFS
Efficiëntie-index = $\frac{VTE}{(t-km+p-km)}$	2,23	1,75	1,27

Het verschil tussen de efficiëntie-index van de NMBS-Groep en die van de overige onderzochte maatschappijen leert dat voor één outputeenheid de NMBS-Groep 0,48 VTE meer tewerkstelt dan de maatschappijen die in Nederland actief zijn en 0,96 VTE meer dan SBB/CFF/FFS. Uit de vermenigvuldiging van deze verschillen met de totale output die de NMBS-Groep in 2010⁸ realiseerde, blijkt dat, indien de NMBS-Groep zich op hetzelfde efficiëntieniveau zou bevinden als de maatschappijen die in Nederland en in Zwitserland actief zijn, zij respectievelijk 7.844 VTE en 15.732 VTE minder zou moeten tellen. Dit houdt in dat ze in 2010 respectievelijk 28.609 en 20.720 VTE had moeten tellen in plaats van de huidige 36.453.

Wanneer we dit potentieel in VTE vermenigvuldigen met de gemiddelde loonkosten per VTE in de NMBS-Groep⁹, dan krijgen we een idee van de financiële kostprijs die hiermee overeenstemt. Deze kostprijs bedraagt 454 miljoen euro indien we de efficiëntie van de NMBS-Groep vergelijken met deze van de Nederlandse spoorwegmaatschappijen en 910,6 miljoen euro indien we deze vergelijken met SBB/CFF/FFS.

Deze resultaten worden in tabel 9 samengevat.

⁸ Namelijk de som van het aantal ton- en personenkilometer die de NMBS-Groep in 2010 heeft afgelegd.

⁹ Deze was in 2010 gelijk aan 57.880,9 euro. Dit bedrag bekomt men door de totale loonmassa te delen door het gemiddeld personeelsbestand in 2010 (Bron: Jaarverslag NMBS-Holding, 2010, p. 54).

T9. Resultaten van de benchmarking tussen de NMBS-Groep en de maatschappijen die in Nederland en in Zwitserland actief zijn (op grond van de gegevens van 2010)

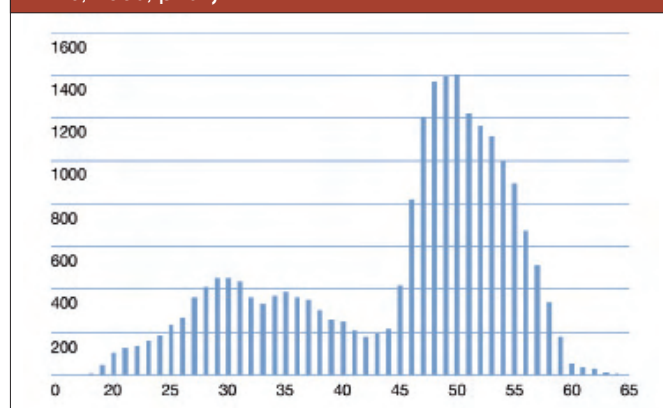
	Maatschappijen die in Nederland actief zijn	SBB/CFF/FFS
Vershil in VTE voor de realisatie van 1 outputeenheid met...	0,48	0,96
Vershil in VTE voor de realisatie van de totale output van de NMBS-Groep met...	7.844	15.732
Aantal VTE dat de NMBS-Groep zou moeten tellen indien ze even efficiënt was als...	28.609	20.720
Vershil in miljoen EUR, indien de NMBS-Groep even efficiënt was als...	454,0	910,6

6. Conclusies en aanbevelingen

Hoewel de NMBS-Groep er de jongste jaren in geslaagd is haar personeelsbestand te verkleinen (grafiek 2), blijkt uit de benchmarking dat de Groep qua efficiëntie nog een achterstand heeft op de overige onderzochte spoorwegmaatschappijen.

Indien de NMBS-Groep haar activiteiten zou uitvoeren met de efficiëntie van de Nederlandse spoorwegen, dan zou het aantal personeelsleden in VTE kunnen zakken van een niveau van 36.453 vandaag tot 28.609. Indien de efficiëntie van het Zwitserse SBB/CFF/FFS als basis zou dienen, dan zou zelfs een niveau van 20.720 kunnen worden bereikt. Financieel stemt dit overeen met een kostprijs van respectievelijk 454 en 910,6 miljoen euro. Zoals grafiek 3 toont, bestaat er in de komende jaren een immens potentieel om deze transitie zonder een sociaal bloedbad door te voeren: een groot aantal personeelsleden wordt immers verwacht met pensioen te vertrekken.

G3. Leeftijdspiramide van de NMBS, 2008 (Bron: Jaarverslag NMBS, 2008, p. 69)



Zonder hervormingen zal deze doelstelling echter niet kunnen worden gerealiseerd. Het is natuurlijk in de eerste plaats aan de NMBS-Groep zelf om op basis van vertrouwelijke gegevens waarover alleen zij beschikt, de oorzaken van de inefficiënties precies op te lijsten en prioriteiten te stellen. Maar prima facie mag men ervan uitgaan dat de pijnpunten zich voornamelijk op de volgende domeinen bevinden.

Net als de overheid in het algemeen zal ook de NMBS-Groep veel sterker een onderscheid dienen te maken tussen dienstverleningen die respectievelijk 'need to have' en 'nice to have' zijn. Een vraag die men zich bijvoorbeeld kan stellen, is of het aantal lijnen en stations die nauwelijks worden gebruikt, niet dient te worden afgebouwd en te worden vervangen door goedkopere alternatieven. Ook een discussie over het statuut van nieuw aangeworven personeel lijkt onvermijdelijk indien de NMBS-Groep sterk wil staan in de geliberaliseerde markt van morgen. De meest performante spoorwegmaatschappijen hebben deze omslag al gemaakt. Een ander aandachtspunt betreft het verschil in outsourcingpolitiek tussen de NMBS-Groep en de Nederlandse en Zwitserse spoorwegmaatschappijen. Het resultaat van een overdreven insourcingpolitiek betekent immers quasi steeds een excessieve handicap op het vlak van flexibiliteit en dus een overdreven kost zonder dat hier desnoods een betere dienstverlening tegenover staat. Meer outsourcing zou bovendien extra zuurstof kunnen geven aan het economisch weefsel in ons land. Ten slotte zit ook

de structuur van de NMBS-Groep met de drie aparte entiteiten ingewikkeld in elkaar. Een vereenvoudiging zou dan ook de interne werking alleen maar kunnen verbeteren.

In het toekomstige regeerakkoord moet er dan ook zeer expliciet een passage worden opgenomen die stelt dat er binnen de NMBS-Groep een efficiëntieprogramma zal worden doorgevoerd

In de nota van formateur Elio Di Rupo is er van een verhoging van de efficiëntie van de NMBS-Groep amper sprake. Dit is een enorm gemiste kans: met het groot aantal personeelsleden dat in de komende jaren met pensioen gaat, bestaat er immers een unieke opportuniteit om niet alleen de NMBS-Groep een steentje te laten bijdragen aan de sanering van de overheids-

financiën, maar ook om het bedrijf klaar te stomen voor de liberalisering van het binnenlands reizigersverkeer die onvermijdelijk is. In het toekomstige regeerakkoord moet er dan ook zeer expliciet een passage worden opgenomen die stelt dat er binnen de NMBS-Groep een efficiëntieprogramma zal worden doorgevoerd om binnen de legislatuur een besparing van enkele honderden miljoen EUR op te leveren. Enkel door vandaag de noodzakelijke hervormingen door te voeren, zal het mogelijk zijn om in de toekomst hoogkwalitatief en efficiënt spoorwegverkeer tegen een competitieve kostprijs te blijven aanbieden.

Bijlage: Gevoeligheidsanalyse

Met deze gevoeligheidsanalyse willen we de hypothese testen die we in onze berekening van de efficiëntie hanteren, met name dat 1 tonkilometer gelijk is aan 1 personenkilometer. Daartoe maken we dezelfde efficiëntieberekening, maar gebruiken we als output het aantal treinkilometer voor het vracht- en reizigersvervoer¹⁰. Aangezien beide variabelen dezelfde eenheid hebben, kunnen we ze probleemloos bij elkaar optellen. Het probleem is dat we alleen voor België en Zwitserland over treinkilometerinformatie beschikken en niet voor Nederland.

Tabel A1 bevat de treinkilometergegevens voor de NMBS-Groep en SBB/CFF/FFS. Vervolgens geeft tabel A2 de resultaten van de methode waarbij het aantal treinkilometer als output wordt gebruikt, en vergelijkt ze met de resultaten van onze hoofdmethode. De resultaten verschillen niet wezenlijk naargelang van de gebruikte methoden.

TA1. Treinkilometergegevens in 2010			
	Treinkm vracht (miljoen)	Treinkm reizigers (miljoen)	Totaal (miljoen)
SBB/CFF/FFS	30.208	136.024	166.232
NMBS-Groep	9.002 ^P	77.593 ^P	86.595 ^P

Bron: Union Internationale des Chemins de fer.

TA2. Gevoeligheid van de resultaten tussen beide methoden		
	Methode met treinkm als output	Hoofdmethode
Vershil in VTE voor de realisatie van de totale output tussen de NMBS-Groep en SBB/CFF/FFS	16.310	15.732
Aantal VTE dat de NMBS-Groep zou moeten tellen indien ze even efficiënt was als SBB/CFF/FFS	20.232	20.720

¹⁰ De berekening van de efficiëntie-index wordt dus: totaal aantal VTE/ (treinkm vracht + treinkm reizigers).