

Geconsolideerd jaarverslag

aan de aandeelhouders

2020

infrabel.be

GECONSOLIDEERD JAARVERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR AAN DE ALGEMENE VERGADERING VAN AANDEELHOUDERS VAN DONDERDAG 19 MEI 2021

Dit jaarverslag wordt vastgesteld overeenkomstig artikel 3:32 van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen en artikel 27 van de wet van 21 maart 1991 houdende hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Overeenkomstig de wettelijke en statutaire voorschriften heeft de raad van bestuur de eer u verslag uit te brengen over de toestand en de resultaten van de Infrabel Groep met betrekking tot het boekjaar 2020.



Inhoudstafel

Editoriaal **5**

Toestand van de Groep. **7**

1. Onze prioriteiten staan centraal in de markante gebeurtenissen 8
2. Positionering van de Groep 79
3. Belangrijke gebeurtenissen na de afsluiting van het boekjaar 811
4. Omstandigheden die een belangrijke invloed op de ontwikkeling van de Groep kunnen hebben 82
5. Risico's waaraan de Groep is blootgesteld 85
6. Onderzoek en ontwikkeling 87
7. Dochterondernemingen 89

FInanciële gegevens **90**

1. Resultatenrekening..... **Error! Bookmark not defined.** 1
2. Balans ..... **Error! Bookmark not defined.**

Corporate Governance **96**

Voorwoord

2020 was in meerdere opzichten een uitzonderlijk jaar.

Uiteraard kunnen we niet om de Covid19-pandemie heen. De gezondheidscrisis sloeg wereldwijd wild om zich heen. Om de verspreiding van het virus in te dijken, moesten we in lockdown en werd telewerken de norm. Ingrijpende maatregelen die het nieuwe normaal werden. Ons bedrijf moest zijn spoorwerken herplannen en zijn interne organisatie herzien. In het voorbije jaar werd ook duidelijk hoe goed onze medewerkers zich aan de omstandigheden aanpasten en hoe gedreven en professioneel ze aan de slag bleven om het spoornet te onderhouden en te moderniseren en de treinen te doen blijven rijden.

Ik wil al onze medewerkers bedanken voor hun doorzettingskracht en hun aanpassingsvermogen in deze bijzonder onzekere situatie. Ik ben er rotsvast van overtuigd dat ik, zelfs in de meest uitzonderlijke omstandigheden, kan blijven rekenen op de inzet van iedereen om onze medeburgers en het land te dienen.

Ondanks deze gebeurtenissen gaven we in 2020 ook het startschot voor ons zeer ambitieus strategisch plan GO!. Dit plan, dat de transformatie van de onderneming aanstuurt, maakt van Infrabel een essentiële speler om de mobiliteit voor iedereen verder uit te bouwen, zowel voor onze medeburgers als voor de spooroperatoren. Daarbij is het onze ambitie te blijven inzetten op de technologische revolutie en ons engagement rond duurzaam en maatschappelijk verantwoord ondernemen waar te maken.

Vandaag al krijgen deze veranderingen concreet vorm. Denk maar aan de verdere uitrol van ETCS en de eerste projecten waarbij we aan de slag gaan met het Internet of Things, Big Data of artificiële intelligentie. Deze hulpmiddelen helpen ons een efficiënt spoornet in stand te houden en verzekeren de veiligheid van onze medewerkers. Daarnaast maakten we gebruik van zeer innovatieve spoorwegtechnieken, zoals in Franière, en ontwikkelden we ook heel wat acties om onze ecologische voetafdruk te verkleinen.

Dit alles was ongetwijfeld niet mogelijk geweest zonder het enorme werk dat Luc Lallemand 15 jaar lang heeft gerealiseerd. Begin 2020 sloeg hij een nieuwe professionele weg in buiten ons bedrijf. Ik wil hem namens de hele onderneming van harte bedanken. Mijn dank gaat ook uit naar de regering voor haar vertrouwen in ons.

Ik beschouw het als een eer om aan het hoofd te mogen staan van een van de beste ondernemingen in België, en om samen met alle collega's verder te bouwen aan het Infrabel van morgen! Schouder aan schouder werken we aan een betere mobiliteit voor iedereen en zetten we ons in om onze klanten een steeds veiliger en efficiënter spoornet te bieden.



Benoît Gilson, gedelegeerd bestuurder

WAARSCHUWING

Sommige illustraties in het jaarverslag dateren van vóór de gezondheidsmaatregelen in verband met Covid-19.

TOESTAND VAN DE GROEP

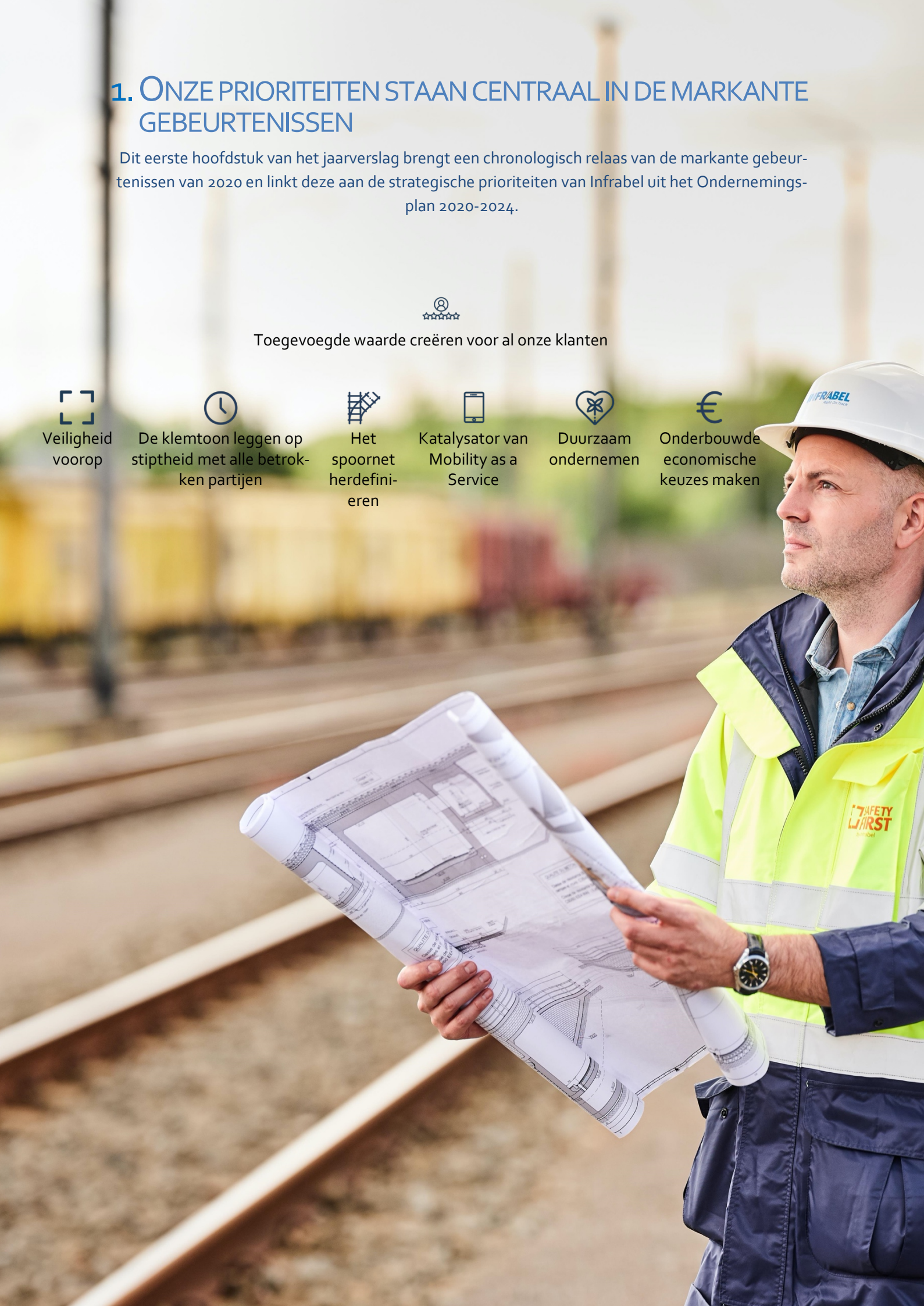


1. ONZE PRIORITEITEN STAAN CENTRAAL IN DE MARKANTE GEBEURTENISSEN

Dit eerste hoofdstuk van het jaarverslag brengt een chronologisch relaas van de markante gebeurtenissen van 2020 en linkt deze aan de strategische prioriteiten van Infrabel uit het Ondernemingsplan 2020-2024.

Toegevoegde waarde creëren voor al onze klanten

- Veiligheid voorop
- De klemtoon leggen op stiptheid met alle betrokken partijen
- Het spoornet herdefiniëren
- Katalysator van Mobility as a Service
- Duurzaam ondernemen
- Onderbouwde economische keuzes maken





Januari // Februari

NIEUWE UITDAGING VOOR LUC LALLEMAND

Begin januari bekrachtigden de ondernemingsraad van de Franse nationale spoorwegmaatschappij SNCF en de Franse transportreguleringsautoriteit ART de benoeming van Luc Lallemand tot hoofd van de Franse spoornetbeheerder SNCF Réseau.

Op 1 maart 2020 ging Luc Lallemand aan de slag als nieuwe directeur van SNCF Réseau.



Ann Billiau trad aan als zijn vervanger en werd door onze raad van bestuur benoemd tot interim-CEO. Ze vervulde deze opdracht tot 11 augustus.

Luc Lallemand stond na de splitsing van de spoorwegen in de NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel, aan de wieg van de oprichting van Infrabel en heeft een grote stempel gedrukt op de onderneming. In de vijftien jaar dat hij aan het roer stond van Infrabel, zorgde hij ervoor dat het bedrijf met succes uit de startblokken schoot en voerde hij een gestage modernisering door.

Met het ambitieuze strategisch plan Go!, dat eind 2019 gelanceerd werd, heeft Luc Lallemand de bakens uitgezet voor de spoorwegen van morgen én voor een optimale relatie met de klanten.



EEN DIGITALE EN INCLUSIEVE REVOLUTIE

Eind januari stelden de specialisten van I-ICT een tiental innovatieve, digitale projecten voor aan hun collega's en aan een panel van studenten en leden van de vzw Interface3, een opleidingscentrum voor vrouwen die op zoek zijn naar een IT-job.

Een van onze ambities is namelijk om het aantal vrouwelijke collega's in het bedrijf te vergroten en hun rol binnen het bedrijf te versterken, onder meer bij de ICT-functies. Daarom nodigden we de vzw Interface3 uit om gedurende 1 dag van dichtbij kennis te maken met de projecten en carrièremogelijkheden binnen ons IT-departement.

De deelnemers kregen presentaties over bijzonder veelbelovende, innovatieve projecten, zoals het project 'Smarter M', voor de digitalisering van de hele infrastructuur, geolokalisatieprojecten en het gebruik van drones.

Elektronische sensoren in de sporen, de seinen en de bovenleiding geven de operatoren een indicatie van de staat waarin de infrastructuur zich bevindt, met de bedoeling eventueel benodigd onderhoud te voorspellen.

Dankzij geolokalisatie zijn medewerkers die zich in de buurt van een incident in de sporen bevinden (brand, spoorlopen...), snel ter plaatse.

SPOORLOPEN: EEN NOMINATIE VOOR DE SENSIBILISERINGSCAMPAGNE 'THE FLOOR BY INFRABEL'

Infrabel zet zich al enkele jaren in om iedereen, jong en oud, bewust te maken van de gevaren van onveilig gedrag langs de sporen, op overwegen en in de stations.

Dit gedrag, waarbij weggebruikers de verkeersregels op het spoordomein aan hun laars lappen, blijft namelijk een groot maatschappelijk probleem, ondanks al onze inspanningen en het werk van de politie en Securail (NMBS).

Om de doelgroepen zo goed mogelijk te sensibiliseren, hebben we een originele VR-beleving bedacht: "The Floor by Infrabel". De deelnemers aan deze beleving, allemaal leerlingen uit het middelbaar onderwijs, kregen een VR-headset op en namen nadien plaats op een trillend podium. Bedoeling van dit project was dat ze op een realistische manier ervaarden wat er precies gebeurt als je de verkeersregels langs het spoor niet naleeft en dat ze er zich bewust van werden hoe gevaarlijk spoorlopen is.

De VR-beleving "The Floor by Infrabel" werd omwille van de kwaliteit van de inhoud van het project, de uitvoering ervan, de aangetoonde effecten en originaliteit genomineerd voor de Publieksprijs 2020 van de Kortom Communicatie Awards. Dit jaar konden we deze sensibiliseringsactie evenwel slechts vijf keer laten doorgaan. Wegens de coronacrisis moesten we het project "The Floor by Infrabel" immers vanaf half maart stopzetten.

"ENERGY", HET PROGRAMMA ROND WELZIJN OP HET WERK, BLAAST ZIJN EERSTE KAARSJE UIT

"Energy", het programma rond welzijn op het werk dat in januari 2019 gelanceerd werd, is bedoeld om het fysieke en mentale welzijn van onze collega's te verbeteren. Het is opgebouwd rond vijf pijlers (meer bewegen, goed slapen, gezond eten, en de werknemers waarderen en motiveren). Sommige initiatieven kwamen terug in 2020, zoals de actie 'Tournée Minérale', die aanzienlijk meer deelnemers telde. Maar er waren ook nieuwe initiatieven in 2020, zoals de speciale editie van het magazine "Energy", complimentenmaand, de week van de ergonomie en acties om het personeel te bedanken.





AANKOOP VAN EEN STATE-OF-THE-ART VOERTUIG: DE DGS 90 COMBI

Na een reeks tests en opleidingen in Oostenrijk heeft Infrabel eind januari een nieuw krachtvoertuig, de DGS 90 Combi, aangekocht. Dit spoorwerktuig heeft twee functies: de spoorstabilisator (DGS) legt de ballast zodanig dat het spoor in de bedding (d.w.z. waarin het spoor ligt) wordt verankerd. De ballastprofileermachine zorgt er dan weer voor dat het spoor, na de onderstoppingswerken die de ballast onder de dwarsliggers aandrukken, netjes achterblijft.

Dankzij deze 'twee-in-één' machine zijn nu slechts twee operatoren nodig terwijl dat er vroeger vier waren.



SCHATTEN

ONDER DE GROND…

Om te vermijden dat er tijdens werken waardevolle voorwerpen uit het verleden verloren gaan, gaat er aan grote werken altijd archeologisch onderzoek vooraf. Begin dit jaar vonden er opgravingen plaats in Diepenbeek en Aalter.

In Diepenbeek hebben archeologen tijdens de werken in het kader van het "Spartacus"-project (aanleg van nieuwe spoorverbindingen in Limburg) overblijfselen uit de bronstijd, een slijpsteen uit de klassieke oudheid voor het vermalen van graan, en sporen van loopgraven uit de Tweede Wereldoorlog ontdekt. De opgravingen gebeurden samen met het Gallo-Romeins Museum in Tongeren dat de vondsten zal gebruiken voor educatieve doeleinden.

In Aalter en Landegem vonden archeologen tijdens de aanleg van twee nieuwe sporen overblijfselen uit de klassieke oudheid en de middeleeuwen. Een vuursteen, een gesp en een metalen speerpunt, maar ook grachten, wegen en omheiningen zijn slechts een greep uit deze prachtige vondsten.

… EN BOVENGRONDS

Drie studenten aan de technische school van Boom hebben een unieke reling ontworpen. De voetgangersbrug over de spoorlijn 52 ter hoogte van de Krekelenberg was immers aan een grondige renovatie toe. Al snel kwam een samenwerking tot stand tussen Infrabel en de Provinciale Technische School van Boom.

De studenten van de richting Lassen kregen van ons de opdracht een nieuwe veiligheidsreling te ontwerpen en uit te voeren. Ze lieten zich inspireren door de Belgische surrealistische kunstenaar Magritte en verwerkten in de reling typische 'Magrittiaanse' stijlelementen zoals duiven, silhouetten en bolhoeden.

Het resultaat van het project, waaraan Infrabel technische en financiële ondersteuning verleende, is een fris en elegant ogende reling die over de hele lengte van de voetgangersbrug loopt. Het kunstwerk is niet alleen prachtig om te zien, maar ook een stuk veiliger.

Om onze treinen veilig op ons spoornet te kunnen laten rijden, moeten onze spoormannen en spoorvrouwen elke dag interventies uitvoeren. Daarbij krijgen ze te maken met almaar complexer wordende problemen! Deze installatie zet dit duidelijk in de verf.



COVID-19 : INFRABEL PAST ZICH AAN OM DE GEZONDHEIDSMAATREGELEN NA TE LEVEN

Om het coronavirus te bestrijden, kondigde de regering vanaf 12 maart voor het hele land gezondheidsmaatregelen en een lockdown af. Ons bedrijf heeft onmiddellijk gereageerd door telewerken voor onze werknemers te verplichten en strikte veiligheidsprotocollen in te voeren om de gezondheid en veiligheid van onze medewerkers en leveranciers op het terrein te waarborgen.

Op 23 maart werd een "Treindienst van nationaal belang" ingevoerd om de continuïteit van de dienstverlening overal in ons land te verzekeren en daarbij de gezondheidsveiligheid van iedereen die zich absoluut met de trein moet verplaatsen, maximaal te garanderen.

Meer informatie over deze ongeziene crisis is terug te vinden in het artikel Focus op Covid-19 (blz.83).

SLIMME MOBILITEIT: DAAR ZIJN WE VOOR TE VINDEN!

Twee events boden ons de mogelijkheid om slimme mobiliteit in de kijker te zetten. Het eerste event is "Apps For Ghent" in Gent, een ééndaagse hackaton waarbij burgers en developers de opdracht kregen oplossingen te bedenken met behulp van de beschikbare datasets (onder meer de datasets op ons *Open Data*-portaal). De deelnemers aan deze tiende editie van "Apps For Ghent" stonden voor de volgende uitdaging: hoe kunnen we deze data inzetten om de levenskwaliteit én de mobiliteit in Gent maar ook elders in België te verbeteren?

We maakten ook van de gelegenheid gebruik om er ons *Open Data*-portaal voor te stellen dat we ontwikkeld hebben om enkele datasets over spoormobiliteit toegankelijker en transparanter te maken.

Infrabel nam ook deel aan het event 'Open Belgium' in Hasselt. Deze conferentie is de jaarlijkse afspraak voor vooraanstaande sprekers, experts en iedereen die geboeid is door *open data* en *open knowledge*. Alle laatste trends, innovaties, best practices,... komen er aan bod. Onze collega's mochten er ons *Open Data*-portaal voorstellen.

WAAROM EEN *OPEN DATA*-PORTAAL?

Infrabel beheert tal van openbare data over de activiteiten van de onderneming en het spoornet. Het gaat onder meer om gegevens over de geografische locatie van sporen en overwegen, veiligheidsstatistieken en stiptheidsgegevens. In totaal zijn er sinds 2018 zo'n zestig datasets centraal beschikbaar op één enkel portaal. Deze digitale gegevens nodigen uit om creatief aan de slag te gaan, waaruit nieuwe ideeën of onverwachte oplossingen kunnen groeien.

TUSSEN HEMEL EN WATER: EEN NIEUWE SPOORBRUG OVER HET ALBERTKANAAL

Sinds eind april loopt over het Albertkanaal een nieuwe spoorwegbrug. Deze verhoogde brug vervangt de oude brug van Kuringen die bestond uit twee naast elkaar liggende bruggen waarover telkens één spoor liep. Dit kunstwerk is een knap staaltje precisiewerk van onze teams. Het zal nog tot de zomer van 2021 duren voordat de brug volledig klaar is en de fietsers het nieuwe fietspad in gebruik kunnen nemen, maar we kijken alvast uit naar het positieve effect van deze brug op de economie en het milieu.

EEN DUURZAMER VERVOERSMIDDEL

Het is geweten dat de beperkte doorvaarthoogte en -breedte van de huidige bruggen over het Albertkanaal een flessenhalseffect creëert voor grote vrachtschepen. Tegen 2022 zal de Vlaamse Waterweg de doorvaarthoogte van de 62 bruggen over het kanaal echter met 2 m verhogen tot 9,10 m. Voor de nieuwe brug in Kuringen is dit uiteraard al het geval.

De werken zijn bedoeld om de binnenscheepvaart op het Albertkanaal te bevorderen. Grote schepen zullen voortaan vlot en veilig het kanaal kunnen binnenvaren, zodat het transport via water een veiligere, duurzamere en goedkopere vervoerswijze wordt dan het transport via de weg.



"WE NEED YOU": OOK TIJDENS DE PANDEMIE BLIJVEN WE AANWERVEN

In 2018 lanceerden we met de actie "We need you" de grootste aanwervingscampagne uit onze geschiedenis, waarmee we 1.400 nieuwe collega's willen aantrekken. De komende jaren gaat namelijk een groot aantal collega's met pensioen. In 2020 moesten we nog de helft van de vacatures invullen, waarbij we vooral op zoek gingen naar technici, ingenieurs, *Safety/Traffic controllers* en informatici.

Tijdens de lockdown wilden we absoluut op ons elan blijven doorgaan! Infrabel kon hiervoor rekenen op zijn recruiters die creatief en efficiënt uit de hoek kwamen om deze uitdaging aan te gaan. Ondanks het feit dat door corona veel *Job Days* en jobbeurzen van hogescholen en universiteiten niet konden doorgaan, slaagden zij er toch in om met digitale tools het nieuwe talent waar we naar op zoek naar zijn, te blijven aantrekken.

Zo zetten we onszelf op de sociale media duidelijk op de kaart als een eersteklas werkgever die ook in coronatijden verder blijft aanwerven!

Door de gezondheidscrisis konden ook onze opleidingstrajecten niet langer doorgaan zoals gewoonlijk. Onze collega's hebben daarom een aantal initiatieven op touw gezet om dezelfde koers te kunnen aanhouden. Ze organiseerden, bijvoorbeeld, webinars 'Made in // Academy', lieten de taallessen online plaatsvinden en zetten een virtueel leerplatform over communicatie, leadership ...op.

DAAR IS DE LENTE, DAAR IS OOK ... HET ONKRUID

In het begin van het jaar lanceerden we een oproep onder de collega's van Infrabel om ons goede ideeën voor acties rond biodiversiteit te bezorgen. Op de Werelddag van de Biodiversiteit op 22 mei hebben we hen daar ook voor bedankt. De vele ideeën die we in de bus kregen, toonden nog maar eens dat onze collega's veel belang hechten aan een ecologische werkplek.

ONKRUID: ALTERNATIEVEN VOOR HERBICIDEN

Als alternatief voor herbiciden passen we inmiddels duurzame technieken toe tijdens het onderhoud van onze infrastructuren. In april lanceerden we de campagne 'Onkruidbestrijding 2020' omdat we het gebruik van herbiciden zo veel mogelijk willen beperken.

Waar mogelijk gebruiken we in de plaats van herbiciden alternatieve en milieuvriendelijke technieken, zoals mechanische, manuele of zelfs thermische onkruidbestrijdingsmiddelen...

Toch is het gebruik van herbiciden niet volledig te vermijden. Onkruidbestrijding is namelijk belangrijk om de spoorveiligheid te verzekeren, zeker wanneer onkruid welig begint te tieren. Wanneer de veiligheid in het gedrang komt en er geen alternatief voorhanden is, vragen we de gewestelijke overheden hierop een afwijking toe te staan om de oude methodes te mogen toepassen en zo te voldoen aan de veiligheidscriteria van de spoorwegexploitatie.

VIERVOETERS BEGRAZEN ONZE BERMEN

Op sommige plaatsen roepen we de hulp in van ietwat bijzondere 'tuinierders': we laten namelijk schapen onze bermen begrazen. In Herve bijvoorbeeld laat een lokale schapenboer sinds mei 2020 een kudde schapen grazen langs de hogesnelheidslijn. Omdat de steile hellingen van deze spoorberm moeilijk te bereiken zijn, is mechanisch maaien niet zonder risico's. We hebben afsluitingen geplaatst en verhuren de bermen tegen een kleine vergoeding. De schapen doen de rest ...



ARTIFICIËLE INTELLIGENTIE: INFRABEL IS WERELDTOP!

Herkenning door middel van artificiële intelligentie is geen sciencefiction meer of niet langer alleen een zaak van internetreuzen. Informatici hebben in het kader van hun onderzoek rond artificiële intelligentie verschillende AI-tools ontwikkeld. Deze kunnen bijvoorbeeld een ondersteunende rol spelen bij het onderhoud van een efficiënt en modern spoornet. Daarnaast zorgen ze er mee voor dat onze collega's veiliger kunnen werken.

KOSTBARE TIJDWINST OM ASSETS TE IDENTIFICEREN

Om de goede werking van ons spoornet te verzekeren, gebruiken we een gigantische catalogus die alle spooronderdelen omvat, gaande van de bedding tot de bovenleiding. Het gaat om duizenden referenties, een onmogelijke opdracht dus om die te onthouden bij het plaatsen van een bestelling. Onze collega's kunnen voortaan voorwerpen of onderdelen van ons spoornet (ook wel 'assets' genaamd) identificeren met behulp van een tablet of mobiele telefoon. Het systeem dat ons IT-team ontwikkeld heeft, steunt op onmiddellijke herkenning, de hoek of de richting waarin het onderdeel in beeld wordt gebracht is daarbij van geen belang.

INNOVATIES OM DE VERSPREIDING VAN HET CORONAVIRUS TE BEPERKEN

Onze ingenieurs hebben ook aan twee projecten rond de veiligheid van onze collega's gewerkt: de herkenning van persoonlijke beschermingsmiddelen via sensoren en de detectie van gevaarlijke situaties (bijvoorbeeld wanneer een technicus in de sporen valt).



Door de coronacrisis richten ze hun onderzoek nu vooral op de gezondheidscontext en de bijhorende behoeften. Zo heeft het IT-team in een recordtijd verschillende tools bedacht en ontwikkeld om de verspreiding van het coronavirus te beperken.

In aanvulling op de veiligheidsmaatregelen en de anderhalvemeterregel ontwikkelden onze collega's de volgende technologieën en innovaties:

- de 'Infrabel Corona DoorHandle', een instrument om een deur te openen zonder ze aan te raken;
- 3D-gezichtsmaskers;
- Warmtesensoren bij de ingang van een site die de lichaamstemperatuur van de collega's controleren;
- artificiële intelligentie om na te gaan of de anderhalvemeterregel en het maximale aantal mensen in een besloten ruimte nageleefd wordt;
- en nog artificiële intelligentie om in de gaten houden of iedereen zijn mondmasker op de juiste manier draagt.

WE KOMEN INTERNATIONAAL IN HET NIEUWS!

Na een testfase in een van onze gebouwen in Brussel hebben we deze innovaties uitgerold op vijf proeflocaties. Deze tools, die helemaal voldoen aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), zetten Infrabel op de kaart als een van de eerste bedrijven dat zijn personeel dergelijke hulpmiddelen biedt.

Van Maleisië tot de Verenigde Staten, van India tot Nigeria, met onze technologische oplossingen in de strijd tegen corona kwamen we ook in heel wat buitenlandse media in het nieuws.

ONZE SPOORMANNEN EN SPOORVROUWEN IN DE KIJKER

Sinds het begin van de coronacrisis zijn onze collega's, naast de zorgverleners, de politie, de winkelbedienden... onafgebroken aan het werk gebleven. Ze waren 7d/7, 24u/24, op post om de economie van het land draaiende te houden en ervoor te zorgen dat het personeel in essentiële sectoren verder naar zijn werk kon blijven gaan.

In mei wilden we hen hiervoor dan ook in de bloemetjes zetten. Van Gent tot Luik, van Brussel tot Aarlen, van Denderleeuw tot Ciney, namen onze woordvoerders een groep journalisten op sleeptouw tijdens hun bezoek aan onze verschillende sites en beleefden samen een bijzonder intense maar erg boeiende week.

BEDANKT COLLEGA'S!

Naast de acties die in de media verschenen, voerden we onder de titel "Bedankt collega's!" ook een grote campagne om alle medewerkers te bedanken voor hun grote inzet en voorbeeldige werk. Eerst werd de gevel van South City in Brussel - letterlijk - in een nieuw jasje gestoken. De campagne liep ook verder op de sociale media om onze collega's in de kijker te zetten bij het grote publiek.


MERCI
COLLÈGUE
#INFRABEL
DANKT
FRABEL'S
SPECIAL EQUIPMENT
Jupiler
SAS

Meer veiligheid aan de overwegen

In het kader van onze acties om de veiligheid aan de overwegen te verbeteren, gingen we een veelbelovende samenwerking aan met bedrijven die navigatiesystemen ontwikkelen.

Waze, Flitsmeister en Coyote brengen onze overwegen in kaart

Sinds 2020 zijn al onze overwegen, ook die in de havengebieden, opgenomen in de navigatieapps Waze, Flitsmeister en Coyote. De samenwerking met deze leveranciers van navigatiediensten is bedoeld om het aantal ongevallen aan overwegen te verminderen aan de hand van een systeem dat de bestuurder van een voertuig waarschuwt dat hij een overweg nadert.

Het negeren van een rood licht blijft namelijk de grootste oorzaak van ongevallen aan een overweg. Het waarschuwingssignaal van de navigatieapps moet de bestuurders aanzetten om alerter te zijn. Hoe aandachtig iemand aan het stuur zit, speelt immers een bepalende rol om ongevallen te helpen vermijden.

Infrabel was een van de eerste Europese spoorinfrastructuurbeheerders om op zo'n grote schaal samen te werken met Waze. Deze app alleen al wordt gebruikt door ongeveer 1,6 miljoen bestuurders. Infrabel is ook een van de eerste spoorinfrastructuurbeheerders in Europa die de coördinaten van de overwegen in de havengebieden heeft gedeeld.

Op dat vlak is er reeds heel wat vooruitgang geboekt dankzij ons *open data*-beleid, dat de gps-coördinaten van de openbare overwegen in België ter beschikking stelt.



ONZE OVERWEGEN ONDER DE LOEP IN 'KIJKUIT'

Op 20 juni stond 'Kijkuit', het programma op de Vlaamse tv-zender Eén waaraan ook de spoorwegpolitie meewerkt, in het teken van de veiligheid aan overwegen. Deze reportage zette onze acties om de veiligheid aan de overwegen te verhogen, extra in de kijker.

'I-ICT TRAINEESHIP' 2019-2020 SLUIT AF IN SCHOONHEID

Na 9 maanden zijn onze pas afgestudeerde of nog weinig ervaren nieuwkomers helemaal geïntegreerd bij ICT van Infrabel. Het programma 'I-ICT Traineeship' nam hen negen maanden lang mee op ontdekking om hen te laten kennismaken met onze ICT-wereld, hun kennis te verruimen, hun toekomstige collega's te ontmoeten en creatief aan de slag te gaan in het kader van het 'Innovation Track'.

Dit originele event, dat dit jaar deels online plaatsvond, stelde onze nieuwkomers voor de uitdaging om een innovatieve oplossing te bedenken voor een business-behoefte van Infrabel. In deze challenge namen vier teams het tegen elkaar op, waarbij ze werden aangemoedigd en uitgedaagd door zowel coaches van het IT-departement als sponsors van de business.

Onze jonge talenten stelden hun ideeën voor tijdens het slotevent dat bruiste van technologie en vindingrijkheid. Het project *CallsTranscriber* bijvoorbeeld zorgt voor een automatische transcriptie van opgenomen noodoproepen. Deze tool zal de werklast verminderen van onderzoekers die noodoproepen gewoonlijk handmatig moeten uitschrijven. Een heel ander project dat werd voorgesteld is een *car sharing*-systeem waarmee we het wagenpark van Infrabel verder kunnen afbouwen. Het resultaat van het werk dat de teams op 3 juli voorstelden aan een publiek van managers, viel zowel qua creativiteit als concept en hybride aanpak erg in de smaak.

EN HET STARTSCHOT VOOR 2020-2021!

Voor het "I-ICT Traineeship" 2020-2021 hebben we besloten hetzelfde format te gebruiken. Op 30 september klonk het startschot van dit project. In totaal begonnen 24 pas afgestudeerde en gedreven jongeren aan hun ontdekkingstocht bij Infrabel. De kick-off was een virtueel event, met presentaties en filmpjes bedoeld om het management en de *trainees* met elkaar te laten kennismaken.

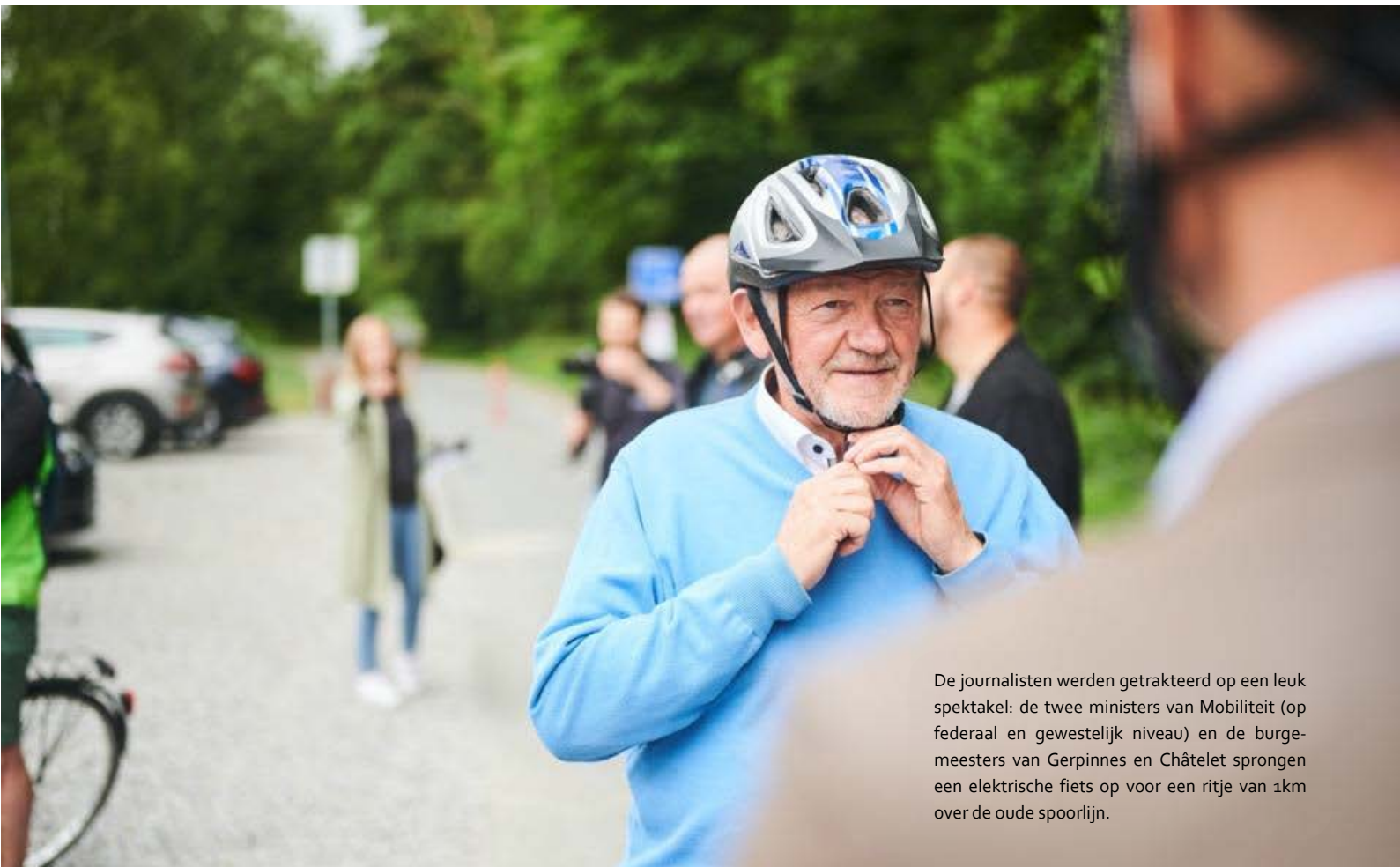
Elke stagiair kreeg een peter of meter toegewezen die er mee voor zorgt dat de integratie van de nieuwkomer in het bedrijf zo vlot mogelijk verloopt.

Lijnen buiten dienst? Uitgelezen kans voor meer zachte mobiliteit!

Dankzij een nieuwe overeenkomst tussen Infrabel en het Waals Gewest komen er de volgende jaren op buiten dienst gestelde spoorlijnen 90 km wandel- en fietspaden bij in het RAVeL-netwerk. Andere lijnen maken het plaatje compleet: Cuesmes, Libramont, Trois-Ponts, Nijvel en Mariembourg. Zo draagt Infrabel het beheer en het onderhoud van oude spoorlijnen, gelegen op 18 verschillende sites, over aan het Gewest. Dit betekent dat het Gewest zowel de gronden als alle kunstwerken (bruggen, tunnels, sleuven enz.) beheert.

Door voor de overdracht van de oude spoorinfrastructuur rechtstreeks samen te werken met het Waals Gewest in plaats van met de gemeente, kunnen we onze rol als sleutelpartner voor de mobiliteit in België makkelijker kracht bijzetten. Het meehelpen uitbouwen van een fietsnetwerk past binnen ons beleid rond maatschappelijk verantwoord ondernemen.

Op 30 juni kwam de pers, in aanwezigheid van ministers François Bellot en Philippe Henry, een kijkje nemen op een van die oude spoorlijnen op de L138, tussen Gerpinnes en het station van Châtelet.



De journalisten werden getrakteerd op een leuk spektakel: de twee ministers van Mobiliteit (op federaal en gewestelijk niveau) en de burgemeesters van Gerpinnes en Châtelet sprongen een elektrische fiets op voor een ritje van 1km over de oude spoorlijn.

912 COLLEGA'S MAKEN EEN VUIST TEGEN HET CORONAVIRUS

De collega's van Infrabel toonden zich opnieuw solidair! Samen met de NMBS, YPTO, TUC RAIL en HR Rail gingen 912 collega's van de spoorweggroep de uitdaging aan om 486.262 km te wandelen, te lopen of te fietsen. Deze actie, die liep tot 30 juni en waarvoor de deelnemers op zoek moesten gaan naar sponsoring, bracht 47.736 euro op voor Artsen zonder Grenzen. De opbrengst gaat naar de strijd tegen het coronavirus in België.

"WORKS PLANNING": EERSTE INFORMATIEPORTAAL VOOR DE PLANNING VAN WERKEN

Op "Works Planning", het nieuwe portaal voor de planning van de werken, waar verschillende diensten van Infrabel samen hun schouders onder hebben gezet, is voortaan alle documentatie terug te vinden om werkaanvragen op te stellen. De informatie, die de directies vroeger via verschillende kanalen deelden, is vanaf nu centraal beschikbaar op één platform.

Werken plannen is geen sinecure. Omdat ze een impact hebben op het nationale en internationale treinverkeer, moeten tal van betrokken partijen met elkaar samenwerken en is het belangrijk de planning lang op voorhand op te stellen. De voorbereidingen voor een werf gaan al 6 jaar vóór de werken zelf van start! Een hele organisatie, die ons in staat stelt een stabiele langetermijnplanning te garanderen én een reeks werken op dezelfde site en binnen hetzelfde tijdsbestek uit te voeren.

Het portaal "Works Planning" moet de vele partijen die bij dit voortdurend veranderende proces betrokken zijn, de nodige ondersteuning bieden.

HAVEN VAN ANTWERPEN: WISSELVERNIEUWING OP EEN BELANGRIJKE GOEDERENLIJN IN EKEREN

Tijdens het pinksterweekend vonden er op een belangrijke goederenlijn naar de haven van Antwerpen, de lijn 27A, in Ekeren, werken plaats om drie wissels uit de jaren 80 te vernieuwen. De nieuwe wissels gaan langer mee, zijn gemakkelijker te onderhouden, zijn stiller dan de oude en werden op maat gemaakt in onze enige wisselproductiewerkplaats in Bascoup.

De werken gebeurden met een *tracklayer*, een van de grootste spoorwerktuigen op rupsbanden in België. Deze brengt de enorme, 45 m lange en 50 ton zware spooronderdelen die de oude wissels vervangen, een voor een ter plaatse. In datzelfde weekend werd ook de bovenleiding opgehangen en werd een deel van de seininrichting aangepast.

SPOORVERVOER IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN TEGEN 2030 VERDUBBELEN

De spoorinfrastructuur van de Antwerpse haven neemt momenteel ongeveer 7% van het transport van de zeecontainers voor zijn rekening. De haven heeft de ambitie om dit percentage binnen tien jaar te verhogen tot 15%.

In totaal investeert Infrabel bijna 1 miljoen euro in deze werken om het goederenvervoer van en naar de haven van Antwerpen optimaal te laten verlopen en zo een modal shift te bevorderen die goed is voor het klimaat én de files op onze wegen helpt verminderen.

Antwerpen ligt op het centrale kruispunt van drie Europese corridors voor goederenvervoer per spoor. De haven telt ongeveer 1 000 km sporen. In 2019 werd 24 miljoen ton goederen per spoor vervoerd, of 130 goederentreinen per dag. Het belang van het spoor in de Antwerpse haven spreekt dus voor zich.



TIJDELIJKE TOTALE LIJNONDERBREKING OP LIJN 34: VEEL HANDEN MAKEN LICHT WERK

Van 4 tot 12 juli waren we getuige van een knap staaltje coördinatie om verschillende werven op de lijn Hasselt-Tongeren-Luik rond te krijgen. Telkens als het kan, combineren we verschillende soorten werken die door meerdere teams in de sporen worden uitgevoerd.

EEN DRUKKE PLANNING MAAR TOT IN DE PUNTJES VOORBEREID

Een uiterst strikte planning zorgde ervoor dat de verschillende werken opeenvolgend konden plaatsvinden zonder dat de teams elkaar hinderden. Ieder team ging gefaseerd te werk, waarbij het telkens na een deel van het traject te hebben afgewerkt, zich naar het volgende spoorgedeelte verplaatste. Dankzij de vlekkeloze coördinatie en de expertise van de teams maken we het verkeer op het spoor en op de weg een stuk veiliger.

ZOWEL IN WALLONIË...

In Luik legden onze teams de laatste hand aan de grote moderniseringswerken die in 2019 van start gingen. Ze stonden in voor de vernieuwing van de spoorstaven en de bevestigingen in de spoortunnels in het centrum van Luik. Tegelijkertijd werden de perrons van het station Luik-Saint-Lambert verhoogd en kregen ze een opknapbeurt, en werden de bovenleidingen vernieuwd. In Milmort werden twee overwegen vervangen door een brug.

... ALS IN VLAANDEREN

Sinds januari vervangen we zeven overwegen in Diepenbeek door drie bruggen, een tunnel en een fietspad. Doel van het project is de veiligheid, de stiptheid en de mobiliteit in de regio te verbeteren. Vijf van deze overwegen liggen trouwens op het traject van de toekomstige sneltramlijn tussen Hasselt en Maastricht, die eveneens deel uitmaakt van het "Spartacus-project".

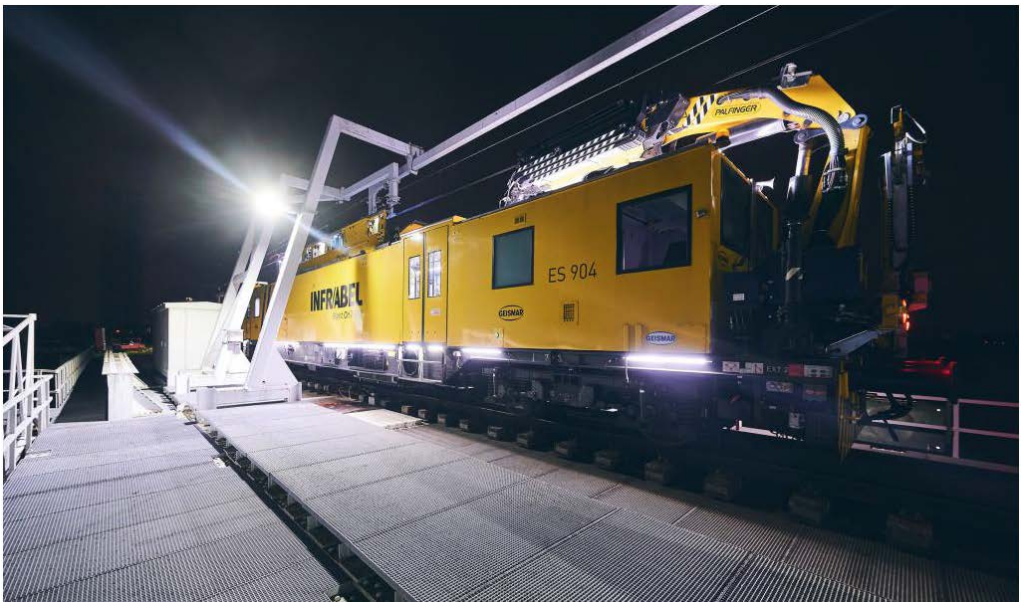
Tijdens deze lijnonderbreking voerden we ook vernieuwings- en onderhoudswerken aan de infrastructuur en werken aan de bovenleiding uit.

UITROL VAN HET ETCS-SYSTEEM TUSSEN HASSELT EN BILZEN, EN TUSSEN BILZEN EN TONGEREN

In diezelfde week werkten de collega's van ETCS verder aan de uitrol van het Europese ETCS-veiligheidssysteem (*European Train Control System*). Ze voerden de nodige werken uit om op termijn 66 nieuwe seinen te plaatsen tussen Hasselt en Bilzen, en tussen Bilzen en Tongeren.

EEN NACHT OM DE RUPELBRUG TE HERSTELLEN

De brug over de Rupel in Boom is een beweegbare brug. Ze weegt 550 ton en draait horizontaal open om ongeveer twaalf keer per dag schepen door te laten. Door het intensieve gebruik is het draaimechanisme, waarvan het lager een cruciaal onderdeel is, onderhevig aan slijtage. Omdat de brug vaak moeilijk openging, creëerde dit een flessenhalseffect met nadelige gevolgen voor de stiptheid van de treinen en de regelmaat van het scheepvaartverkeer.



Er werden in het verleden al onderhoudswerken en tijdelijke herstellingen uitgevoerd aan het lager, maar nu was er nood aan een definitieve oplossing.

EEN KNAP STAALTJE VAN EXPERTISE, INNOVATIE EN DURF

Met de hulp van een externe aannemer bedachten onze industriële ingenieurs een creatieve en innovatieve oplossing. Ze ontwierpen een nieuwe lager, op maat gemaakt voor de Rupelbrug. Het nieuwe lager van zo'n 80 x 80 cm bestaat uit één geheel waardoor het steviger en ook minder storingsgevoelig is.

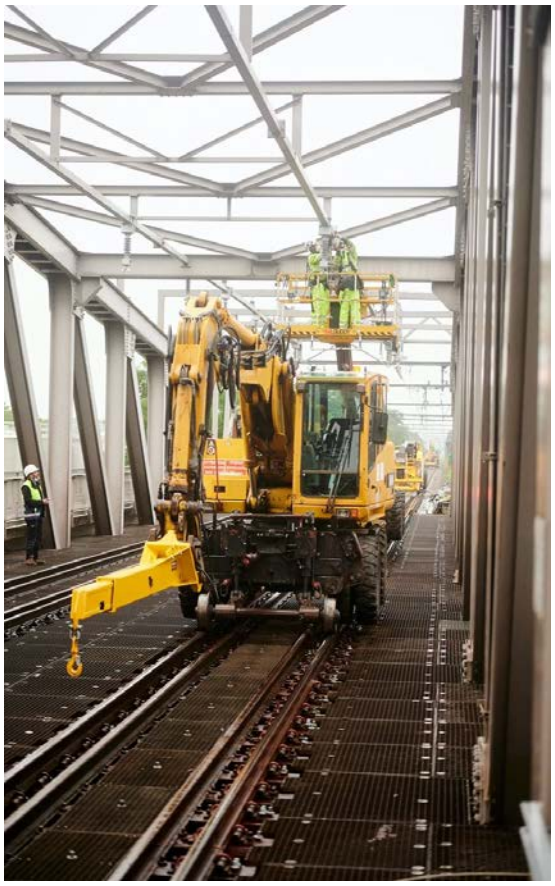
Maar toen moest men nog een oplossing bedenken om dit bijzonder zware onderdeel op zijn plaats te krijgen. Onze ingenieurs namen daarop de gedurfde beslissing om een opening te maken in het dienstpad van de brug en het lager loodrecht erdoor naar beneden te laten zakken. Daarbij konden ze dan weer rekenen op de hulp en ervaring van hun collega's van de bovenleiding van Antwerpen-West. Zij kwamen ter plaatse met een speciale werktrein met uitschuifbare kraan.

In de nacht van 7 juli begon om 23.00 uur een waanzinnige race tegen de klok want tegen 6.00 uur 's ochtends moesten opnieuw treinen veilig over de brug kunnen rijden en moest ook de scheepvaart opnieuw op gang kunnen komen.

Het lager op zijn plaats takelen was millimeterwerk. Toen het onderdeel op zijn plaats zat en gemonteerd was, kon de brug opnieuw draaien.

JAN BOGAERTSSPOORBRUG IN EEN NIEUW JASJE

In maart gingen talrijke vernieuwings- en onderhoudswerken van start aan de spoorlijn 53 Mechelen-Dendermonde, waarbij ook TUC Rail actief betrokken was. Door het coronavirus zagen we ons genoodzaakt de werken tijdelijk stil te leggen. Uiteindelijk waren de werken eind juli klaar.



Maar liefst 23 km spoor, ongeveer 40 km bovenleiding, meer dan 26.000 dwarsliggers, ongeveer 20.000 ton grind (ballast), 24 km bekabeling en 85 seinen werden vernieuwd.

UNIEKE MAAR COMPLEXE SPOORBRUG

Deze werken zullen ons nog lang bij blijven door de technische uitdagingen die ze meebrachten voor onze teams. Er kwamen maar liefst negen kranen aan de pas!

De Jan Bogaertsbruggen - de ene een autobrug, de andere een spoorbrug - zijn 'basculebruggen' waarbij het brugdek bijna loodrecht omhoog kan. België telt slechts vier zulke spoorbruggen, wat hen vrij uniek maakt. Uniek, maar ook wel complex. Als de spoorbrug opengaat, moeten de bovenleidingkabels wegdraaien om plaats te maken voor het brugdek dat omhooggaat. Voor deze constructie zijn veel bewegende onderdelen nodig, wat een groter risico op defecten inhoudt dan bij vaste bruggen.

Dit kan het treinverkeer en de scheepvaart dus ernstig in de war sturen. In 2019 zorgden vijf verschillende storingen voor maar liefst 3.000 minuten vertraging op het spoor. Hoog tijd dus om de brug te vernieuwen.

Na afloop van de werkzaamheden werd de spoorbrug op 27 juli opnieuw geopend voor al het treinverkeer.

Binnenkort zullen we beide bruggen vanuit Zemst bedienen en ze uitrusten met een back-upsysteem. Zo kunnen ze ook bij een technische storing correct blijven functioneren. Dankzij deze samenwerking met De Vlaamse Waterweg zorgen we voor stipter treinverkeer en een vlottere doorvaart van de schepen!



De twee Jan Bogaertsbruggen (spoorwegbrug en verkeersbrug) in Kapelle-op-den-Bos

ONZE SPOORWERVEN VEILIGER MAKEN, DAT IS DE AMBITIE VAN SAFER-W

Door de uitrol van het automatische veiligheidssysteem (*European Train Control System* – ETCS) dienen we ook onze veiligheidsbeginselen te herzien. Daarom hebben we het ambitieuze programma Safer-W gelanceerd. Door een aantal maatregelen te automatiseren en betrouwbaarder te maken, willen we het risico op menselijke fouten beperken en de werkomgeving verbeteren.

VERBETERINGSMOGELIJKHEDEN IN ONZE HUIDIGE PROCEDURES

Op dit moment maken we vooral gebruik van menselijke middelen (procedures, schildwachten) om het personeel dat in de sporen werkt terwijl de treinen regelmatig blijven rijden, te beschermen. Als er geen fysieke beschermingsmiddelen zijn, kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan wanneer er op het terrein of in het seinhuis een menselijke fout gebeurt. Het nieuwe programma Safer-W wil komaf maken met dat probleem. Als onderdeel van "Safety First" (een van de zes prioriteiten van ons strategisch plan) staat dit programma voor een andere veiligheidsbenadering. Dat is niet alleen goed voor het personeel op het terrein, maar ook veiliger voor het treinverkeer. Bovendien komen we zo nog meer op één lijn te liggen met de Europese standaarden.

Deze initiatieven houden ook rekening met twee andere prioriteiten, namelijk de werken zo efficiënt mogelijk uitvoeren en daarbij zorgen voor zo min mogelijk hinder op het treinverkeer.

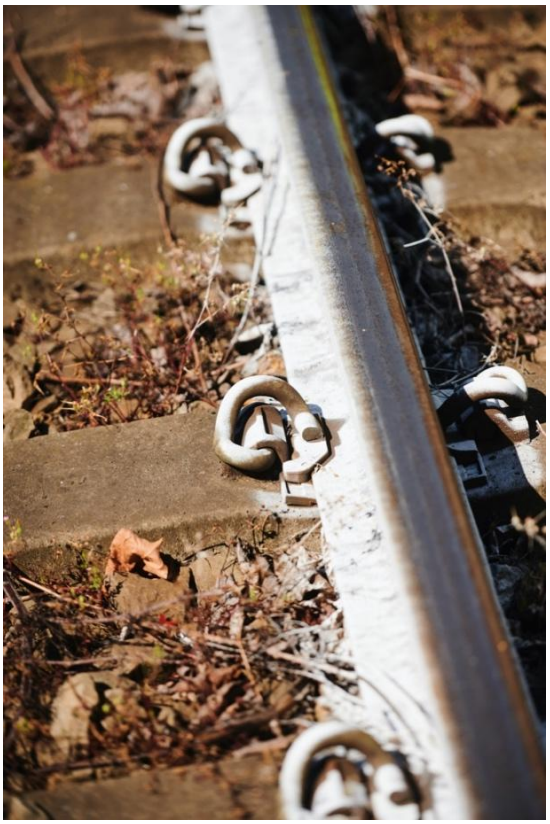
OPSTARTFASE LOOPT

Na de opstart in 2019 vond in juni 2020 een tweede seminarie plaats. Want voor een programma van zulke omvang is het uiterst belangrijk om de verschillende spelers er volledig bij te betrekken. Zo weten we zeker dat in al het nodige is voorzien om gevaarlijke situaties te vermijden. Nu is het zaak het programma te structureren, de middelen te bepalen en geleidelijk aan van start te gaan. De uitrol van Safer-W zal meer dan vijf jaar duren en omvat ook diverse ontwikkelingen in verschillende domeinen.

HET KWIK SCHIET DE HOOGTE IN: WIJ ZIJN ER KLAAR VOOR!

Klimatologen waarschuwen ons dat de klimaatverandering, en dan in het bijzonder de almaar extremere temperaturen, alleen maar zullen toenemen. Deze weerfenomenen betekenen een enorme belasting voor de spoorinfrastructuur en maken ze storingsgevoeliger. Om de uitzonderlijke weersomstandigheden de baas te blijven, ondernemen we actie op verschillende fronten: we nemen preventieve maatregelen, brengen mobiele interventieteams op de been of testen nieuwe oplossingen uit.

RAILS VOOR HET EERST WIT GESCHILDERD



Elke zomer organiseert Infrabel technische 'warmte'-inspecties op het spoornet. Onze medewerkers doorlopen elke kilometer spoor - meer dan 6.000 km! - om te controleren of het spoor niet uitzet onder invloed van de warmte. Het spoor bestaat immers uit spoorstaven (metaal), ballast (steen) en dwarsliggers (in beton of hout). Al deze onderdelen slaan warmte op. Op de spoorstaven kan de temperatuur vaak tot bijna 20° warmer zijn dan de omgevingstemperatuur. Dan zet het metaal uit waardoor de spoorstaven kunnen loskomen van hun fundering (dit wordt 'spoorslingering' genoemd) en moet er dus een ploeg ter plaatse gaan om te voorkomen dat een trein zou kunnen ontsporen.

Naar het voorbeeld van een methode die in Italië al haar nut bewezen heeft, hebben we in 2020 voor het eerst een deel van ons spoornet wit geschilderd. De witte verf zorgt ervoor dat het licht beter wordt weerkaatst zodat de spoorstaven minder opwarmen. In de provincies Luik en Namen werd 1.000 l verf gebruikt om 14 km spoor wit te schilderen. De pers zakte overigens af naar Bressoux (Luik) voor een demonstratie van de speciale trein die de witte verf op onze sporen aanbrengt en sprak er ook met enkele medewerkers op het terrein.

De geverfde delen waren zones met een verhoogd risico, zoals metalen bruggen, omdat de structuur daarvan nog heter wordt en de kans op spoorvervorming dus nog groter is. Ook in de bochten werd er witte verf aangebracht omdat de sporen daar minder bestand zijn tegen de trekkracht die wordt uitgeoefend door het uitzetten van metaal.

Als de resultaten van de eerste test positief zijn, kunnen we deze techniek ook op andere plaatsen toepassen. We zullen er dus aan moeten wennen dat onze sporen in de zomer een ander kleurtje krijgen.

ZOMERPLAN: EEN PREVENTIE EN PROACTIEVE AANPAK

Elk jaar stelt Infrabel zijn zomerplan in werking. Dankzij dit plan, dat voortdurend wordt geëvalueerd en bijgewerkt, kunnen onze klanten ongeacht de weersomstandigheden rekenen op een efficiënte, betrouwbare, comfortabele en veilige spoorinfrastructuur.

Bij hittegolven, felle wind, hevige regen en bliksem worden dus specifieke maatregelen genomen. Zo voeren we een seizoensgebonden inspectie van voegen en wissels en extra inspecties in volle zomer uit, lokaliseren we waar afgerukte bomen of takken een gevaar kunnen vormen, en voorzien we in een monitoring van de railtemperatuur.

Het beheer van de groenruimtes op het spoorwegdomein en de aanleg van brandgangen, de detectie van risico's op verzakkingen van de bermen langs de sporen of de uitbreiding van de permanentie van de technische teams en de inschakeling van mobiele interventieteams zijn andere maatregelen die tijdens het zomerplan in voege kunnen treden.



KONING EERT INFRABEL OP NATIONALE FEESTDAG

De nationale feestdag stond dit jaar in het teken van het coronavirus en van de slachtoffers van de pandemie. De Koning maakte van de gelegenheid gebruik om landgenoten die zich tijdens de crisis hebben ingezet voor het algemeen belang in de bloemetjes te zetten. Daar hoorden ook de medewerkers van Infrabel bij.

Dat we in volle coronacrisis alles in het werk hebben gesteld om ervoor te zorgen dat de treinen veilig blijven rijden, is ook het paleis en de federale regering niet ontgaan. Tijdens de lockdown bleven onze collega's trouw op post om ons land draaiende te houden, letterlijk en figuurlijk.

Op de ceremonie van 21 juli in Brussel vertegenwoordigden drie collega's de 10.225 personeelsleden van Infrabel. Namens al hun collega's namen Nadège, Charlotte en Michaël de felicitaties van de Koning dankbaar in ontvangst.



Benoît Gilson, onze nieuwe gedelegeerd bestuurder

Op 31 juli benoemde de ministerraad van de federale regering Benoît Gilson tot gedelegeerd bestuurder van Infrabel. Benoît Gilson begon zijn loopbaan bij Infrabel in 2005 als communicatieverantwoordelijke en woordvoerder.

Ann Billiau, gedelegeerd bestuurder ad interim sinds het vertrek van Luc Lallemand begin dit jaar, werd aangesteld als Chief Client Officer en Director van Customer & Business Excellence. Zij heeft in de uiterst moeilijke omstandigheden van deze wereldwijde gezondheidscrisis haar interimfunctie met succes volbracht.

VERNIEUWINGSWERKEN IN DENDERLEEUW

In augustus heerste er veel bedrijvigheid in Denderleeuw. Onze ploegen werkten de klok rond om grote vernieuwingswerken uit te voeren op dit spoorknooppunt op de spoorlijnen 50C en 50 richting Brussel. We bundelden onze krachten om zo snel en efficiënt mogelijk te werk te gaan en zo de hinder voor de reizigers te beperken.

Maar liefst 10.000 dwarsliggers over een afstand van 5 km, 9 km bovenleiding, 17.500 ton ballast, 14 wissels alsook de afdichtingslaag van twee spoorbruggen (Kiekenborrestraat en Guido Gezellestraat) werden vernieuwd... Een enorme uitdaging en een cruciaal project!

9 MILJOEN EURO OM DE VEILIGHEID EN STIPTHEID TE VERBETEREN

De spoorinfrastructuur in en rond het station van Denderleeuw had het einde van zijn levensduur bereikt en was aan vervanging toe. De werken, die in oktober klaar waren, hebben de veiligheid en stiptheid verbeterd. Ze leveren ook een mooie tijdwinst op, want de snelheid op spoorlijn 50C richting Brussel kan voortaan opgetrokken worden van 60 tot 90 km/u.



BASCOUP EN ANTWERPEN-NOORD KIEZEN VOOR GROENE ENERGIE

Sinds de start van de zomer zijn enkele daken op de site van Bascoup, Chapelle-lez-Herlaimont, uitgerust met ongeveer 3.000 m² zonnepanelen. In 2021 zullen ze operationeel zijn. Op termijn moeten deze 1.794 zonnepanelen jaarlijks 500.000 kWh groene stroom produceren, genoeg om 110 tot 125 gezinnen een heel jaar van stroom te voorzien.

Het zonnepanelenpark in Bascoup is vandaag weliswaar een van onze grootste dakinstallaties (565 kWp geïnstalleerd vermogen), ook elders ontstaan er gelijkaardige initiatieven. Zo hebben we ook zonnepanelen geïnstalleerd in Charleroi en Klein-Eiland. Eind 2020 waren de panelen in Charleroi al operationeel. In Klein-Eiland waren de werken voor de aansluiting nog aan de gang. De drie sites samen zijn goed voor zo'n 722 kWp geïnstalleerd vermogen.

Eind 2020 hebben we op beide daken van het LCI Antwerpen-Noord ook zonnepanelen geïnstalleerd. Best indrukwekkend, want het gaat om maar liefst 456 stuks verspreid over een oppervlakte van 743,28m². Goed voor een jaarlijkse productie van 119,3 MWh aan energie. Om een idee te geven: dat is het equivalent van het elektriciteitsverbruik van ongeveer 34 gezinnen. De geproduceerde energie gaan we gebruiken om te voorzien in het dagelijkse verbruik van het LCI. Voor onze ecologische voetafdruk betekent dit een vermindering van de CO_2-uitstoot met 22,4 ton.

EEN BELANGRIJKE STAP VOORWAARTS VOOR DE ENERGIETRANSITIE

De installaties in Bascoup en Antwerpen-Noord zijn slechts twee van de vele projecten die nog volgen. Zo komen er zonnepanelen op de daken van het LCI van Denderleeuw, Yvoir en Bertrix en van de Production Plant in Schaarbeek.

Bij het schrijven van dit verslag beschikten we nog niet over de cijfers voor 2020. Maar in 2019 produceerden de zonnepanelen op onze sites alvast 3 % van de benodigde stroom voor deze sites. Die was goed voor 472.965 kWh groene energie of 89 ton minder CO_2-uitstoot.

Door zonnepanelen te plaatsen, zetten we onze klimaatengagementen extra kracht bij. Onze inspanningen om onze CO_2-emissies te verminderen, vloeien immers rechtstreeks voort uit ons milieubeleidsplan.



SOLIDARITEITSACTIE VOOR DE MEEST KWETSBAREN

We zijn ons ervan bewust dat de coronacrisis nog meer mensen in de armoede heeft geduwd. Ons bedrijf wil hen een hart onder de riem steken! Daarom hebben we in de zomer en eind 2020 onze medewerkers opgeroepen om voedsel en verzorgingsproducten te schenken.

Met de hulp van Be.Face hebben we een aantal betrouwbare Brusselse organisaties in kaart gebracht die zich ontfermen over mensen in nood (mensen met een laag inkomen, migranten, kwetsbare studenten,...).

Samen met Be-Face zetten we ons eveneens in voor de begeleiding van studenten en jonge werkzoekenden. In 2020 namen dertien duo's actief aan deze actie deel.

SPECTACULAIRE WERKEN OP DE LIJN NAMEN-AARLEN OM DE ROTSWANDEN TE BEVEILIGEN

Kronkelende wegen, indrukwekkende rotspartijen,... Het landschap waar spoorlijn 162 Namen-Aarlen doorloopt, is erg pittoresk. De keerzijde van al dat moois is echter dat we de rotswanden naast de sporen regelmatig moeten controleren op loszittend gesteente. Wanneer de veiligheid van het treinverkeer in het gedrang komt, moeten we snel handelen om de minst stabiele ondergrond vast te zetten.

Dat is het geval voor het 14 km lange traject tussen Grupont en Hatrival. Afgelopen zomer zijn we gestart met gigantische werken om negen rotsmassieven te beveiligen. In het kader van de modernisering van As 3 zijn er ook werken nodig voor de verbreding van de spoorbedding. De treinen rijden er aan een hogere snelheid, waardoor het huidige vrijeruimteprofiel niet groot genoeg meer is. Tot slot staan ook de vernieuwing van zeven spoorbruggen én de afschaffing van een overweg op het programma, zodat deze spoorwerf meerdere jaren in beslag zal nemen.

SPECTACULAIR WERKEN IN VELE OPZICHTEN

Enkele cijfers:

- 150.000 m³ rotsgesteente wordt uitgegraven en afgevoerd (= 40 olympische zwembaden)
- 40.000 m² stalen netten worden geplaatst (= de oppervlakte van 6 voetbalvelden)
- Meer dan 18.000 boringen tot 3 m diep om de netten te verankeren
- Werken die 30 meter boven de sporen moeten worden uitgevoerd
- Een totaalbudget van tientallen miljoenen euro's voor de volledige modernisering van As 3 (tussen Brussel en de Luxemburgse grens)



SAFETY FIRST BIJ ONS PLAN VOOR DE BEVEILIGING VAN DE ROTSWANDEN

Deze werf maakt deel uit van ons ambitieus plan voor de beveiliging van de rotswanden. In tien jaar tijd hebben we 40 van de meest risicovolle locaties beveiligd. De beveiliging van de rotswanden op lijn 162 luidt de tweede fase van dit plan in.

PRIMEUR IN LONDERZEEL: 300 METER AFSLUITING TEGEN SPOORLOPERS

In het station van Londerzeel betrappen we gemiddeld 6 spoorlopers per dag. 40 % onder hen zijn reizigers die de sporen oversteken om naar een ander perron te gaan. We blijven volop inzetten op maatregelen om dit levensgevaarlijke gedrag te ontmoedigen: we plaatsen struikelmatten en zetten sensibiliseringsacties op touw.

In augustus voegden we een nieuw proefproject toe aan ons plan in de strijd tegen spoorlopen. We plaatsten in Londerzeel een afsluiting van meer dan 300 meter lang en 74 cm hoog tussen de perronsporen 1 en 2. Een primeur in België, maar landen als Duitsland en Frankrijk maakten al langer gebruik van deze techniek.

Samen met de afsluiting zetten we aan het station van Londerzeel ook een betonnen wand aan het einde van het perron en zogenaamde 'New Jersey'-blokken aan de overweg bij het station om de doorgang te blokkeren tussen het perroneinde en de overweg. Tot voor kort staken namelijk heel wat mensen de straat over tussen het spoor en de overweg, waardoor ze over het spoorwegdomein liepen en ook de lichten van de overweg niet konden zien, wat heel gevaarlijk is.

EEN VEELBELOVEND EXPERIMENT!

Gedurende twee weken hebben we het effect van deze maatregelen tijdens de spitsuren geanalyseerd aan de hand van camera's. De resultaten waren indrukwekkend! Na het plaatsen van de muren en de New Jersey-blokken registreerden we op deze plek geen spoorlopers meer (daarvoor waren er nog zo'n 61 gevallen per week). Ook de afsluiting tussen de sporen bewees zijn nut want er kwam ook geen enkele melding van spoorlopers meer binnen.

Omdat deze maatregelen zo succesvol waren, besloten we om ze in de toekomst ook toe te passen op gelijkaardige locaties op ons spoornet. Concreet staan er in 2021 twee gelijkaardige projecten gepland, in Froyennes en Herseaux.





PARKWEGBRUG IN HEVERLEE: OPDRACHT GESLAAGD!

In augustus kon, na 11 maanden bouwen volgens een strakke planning, de Parkwegbrug in Heverlee over de spoorlijn Leuven-Ottignies (lijn 139) officieel in gebruik genomen worden. In Heverlee en omstreken, waar de fiets bijzonder aanwezig is in het straatbeeld, keken de omwonenden reikhalzend uit naar deze 4,5 meter brede betonnen brug! Scholieren, fietsers en wandelaars kunnen opnieuw gebruikmaken van dé 'oversteekplaats' die een vlotte en veilige verbinding vormt tussen de Parkabdij en de Philipssite.

In september 2019 ging het project van start. Na de nodige voorbereidende werken bouwden we ter plaatse de nieuwe landhoofden die moeten zorgen voor voldoende ondersteuning van de brug. Daarna volgde het brugdek. Daarvoor installeerden we vier geprefabriceerde liggers en plaatsten er vervolgens elf U-vormige dekelementen op. In mei leverde deze fase indrukwekkende beelden op.

AUTOMATEN MET VEILIGHEIDSUITRUSTINGEN 24/24 BESCHIKBAAR

Handschoenen, veiligheidsbrillen, -helmen en -schoenen, gehoorbescherming ... Deze uitrustingen zijn essentieel om de veiligheid van onze medewerkers op het terrein te garanderen en moeten dan ook altijd beschikbaar zijn. Ons Supply Chain-team heeft een moderne en slimme oplossing bedacht, meer bepaald automaten waar alle medewerkers 24/7 hun persoonlijke beschermingsmiddelen uit kunnen halen.

HONDERDEN PBM'S ZOMAAR BINNEN BADGEBEREIK

De automaten kunnen enkele honderden PBM's bevatten en het assortiment wordt steeds afgestemd op specifieke lokale behoeften. Het systeem werkt even eenvoudig als een drankautomaat: de medewerkers op het terrein scannen eerst hun badge en selecteren vervolgens de uitrusting in het menu om het artikel er vervolgens uit te halen.

Een ander voordeel: met dit slimme systeem hebben we altijd in real time zicht op het verbruik en kunnen we de voorraad tijdig aanvullen. Bovendien moedigt het je aan om enkel te nemen wat je nodig hebt, zodat we verspilling tegengaan.

De eerste machines werden geïnstalleerd in 2020. Ze maken deel uit van het 'Service Point Maintenance' programma dat bedoeld is om het logistieke beheer te verbeteren. Tegen 2024 komen er verspreid over onze verschillende sites ongeveer 60 automaten op strategische en gemakkelijk te bereiken plaatsen.

HONDERDEN SLANGENJONGEN KEREN TERUG NAAR HUN NATUURLIJKE HABITAT

De gladde slang is een van de drie slangensoorten die in België voorkomen. Dit ongevaarlijke dier is echter een bedreigde diersoort die in kabelgoten langs de spoorlijnen een onderkomen had gevonden. Sinds 2017 staan we daarom mee in voor de bescherming van deze bedreigde diersoort bieden we ondersteuning aan het reptielenopvangcentrum. Dit project is uniek in de wereld en wordt geleid door het Domein van de Grotten van Han (Rochefort), en krijgt de steun van Infrabel en de Waalse overheidsdienst (SPW - Landbouw, Natuurlijke Hulpbronnen en Leefmilieu).

Het opvangcentrum voor reptielen biedt onderdak aan een aantal exemplaren van de grootste populatie gladde slangen die ooit werd aangetroffen langs onze spoorlijnen. Bedoeling is de slangen te laten wennen aan hun nieuwe leefomgeving en de vrouwtjes optimale omstandigheden te bieden om jongen te baren die, zodra het kan, terug in hun natuurlijke omgeving worden uitgezet. Zo werden op 14 augustus de eerste 55 jongen die in de zomer van 2020 waren geboren, opnieuw losgelaten in de natuur.

PENNY, ONZE NIEUWE IT-"COLLEGA"

Sinds kort staat Penny onze medewerkers op het terrein bij als ze een probleem hebben met hun hardware of Infrabel-applicaties. Penny is een chatbox ontwikkeld door ons IT-team waarmee IT-vragen snel beantwoord kunnen worden. Haar artificiële intelligentie is gebaseerd op de meest gestelde vragen van onze collega's. Uiteraard is Penny tweetalig en spreekt ze de gebruikers in hun eigen taal aan!

LAATSTE RECHTE LIJN VOOR DE NIEUWE SPOORVERBINDING BELGIË-FRANKRIJK

Op 21 augustus werd het startschot gegeven voor een belangrijke fase in de aanleg van de nieuwe spoorverbinding 165/3 om de containerterminal van Athus in België te verbinden met het Franse spoornet. In slechts 5 uur tijd werd de nieuwe spoorwegtunnel (33 m lang en 3.000 ton zwaar), die enkele meter verderop in elkaar was gezet, op spectaculaire wijze onder de Avenue de l'Europe geschoven. Dit gebeurde over een afstand van 45 meter, onder een van de drukste rijkswegen van de provincie Luxemburg! Om deze operatie uit te voeren, werd de autoweg afgesloten voor alle verkeer en werd er een enorme put uitgegraven.

DE ONTBREKENDE SCHAKEL IN EEN STRATEGISCH PROJECT

De aanleg van deze spoorverbinding, een project waarvoor we samenwerken met IDELUX (de intercommunale voor de economische ontwikkeling van Belgisch Luxemburg), maakt deel uit van ons strategisch meerjareninvesteringsplan. Voor dit project kunnen we rekenen op subsidies van onder meer de Europese Unie, de federale overheid en het Waals Gewest. De spoorverbinding creëert immers enorme opportuniteiten!



Het is een project van groot economisch belang, want dankzij de nieuwe spoorverbinding 'Athus-Mont-Saint-Martin' krijgt de containerterminal van Athus een rechtstreekse verbinding met Frankrijk, wat de transportcapaciteit zal verhogen en zijn rol als 'internationale hub' zal versterken.

400.000 VRACHTWAGENS MINDER OP DE WEG

Daarnaast spelen ook ecologische motieven mee. Het project, dat er al vele jaren zat aan te komen, moet ook het multimodaal vervoer een stuk aantrekkelijker maken. Alleen al in 2018 waren er dankzij de 11.500 goederentreinen die op de spooras 'Athus-Meuse' reden, 400.000 vrachtwagens minder op onze wegen! De Europese en Belgische spoorwegmaatschappijen willen hun transportcapaciteit per spoor tegen 2030 verdubbelen en in het licht daarvan is dit een zeer belangrijk project.

Na deze operatie gingen we over tot de laatste fase die de infrastructuurwerken omvat. Vanaf de zomer van 2021 zouden de eerste treinen over deze nieuwe verbinding moeten rijden.

ONZE OUDE GSM'S KRIJGEN EEN 2E LEVEN

In augustus was het Earth Overshoot Day, de dag waarop we alle natuurlijke grondstoffen die onze planeet in één jaar tijd kan produceren, hebben opgebruikt. We grepen deze gelegenheid aan om onze collega's te laten nadenken over alle oude toestellen die we blijven bewaren, zoals oude gsm's, smartphones en andere elektronische apparaten. Al deze toestellen bevatten namelijk waardevolle materialen die nog gebruikt kunnen worden of nuttig kunnen zijn voor anderen!

GROTE INZAMELACTIE VAN INFRABEL

In België liggen meer dan drie miljoen gsm's thuis in de kast stof te vergaren. Zo kregen we het idee om, naast ons beleid rond de terugwinning van ons ICT-materiaal, onze collega's op te roepen om hun oude persoonlijke toestellen naar verschillende inzamelpunten te brengen. Er wacht de ingezamelde toestellen verschillende mogelijkheden op een tweede leven: ofwel worden ze gerefurbished, ofwel worden de materialen ervan teruggewonnen met het oog op recyclage.

Met deze actie wilden we samen de ecologische impact van onze aankopen verkleinen (de mijnontginning beperken en CO_2-uitstoot verminderen) en even stilstaan bij ons consumptiegedrag! Als kers op de taart koopt onze partner Out of Use 1 m^2 bosgrond voor elk ingezameld herbruikbaar toestel (of voor iedere vier niet-herbruikbare toestellen).

EEN ONGEZIEN STAALTJE VAKWERK IN FRANIÈRE: BIJNA 1 KM SPOOR VERNIEUWD IN ÉÉN WEEKEND!

Spoorvernieuwingswerken duren doorgaans meerdere weken en veroorzaken veel hinder voor het treinverkeer. Maar in Franière (lijn 130) gebruikten onze ingenieurs een innovatieve techniek. Om het treinverkeer minder lang te moeten onderbreken, bouwden ze vooraf naast de sporen een 480m lange plaat die ze nadien op haar definitieve plaats duwden. De overige aspecten van de vernieuwingswerf werden ter plaatse beheerd volgens de klassieke manier van werken.

Deze werken waren sinds mei aan de gang ter hoogte van de stopplaats Franière (tussen Namen en Charleroi), op de zogenaamde 'dorsale wallonne'. We stonden hierbij voor twee uitdagingen: enerzijds de infrastructuur vernieuwen met zo weinig mogelijk hinder voor het treinverkeer, en anderzijds de bocht in dit lijnvak rechttrekken zodat de treinen er voortaan 120 km/u kunnen rijden in plaats van te moeten afremmen tot 100 km/u zoals voorheen.

TETRIS VOOR GEVORDERDEN EN EEN EUROPESE PRIMEUR!

Onze ingenieurs kwamen op het idee om naast de sporen een gigantische betonplaat te bouwen. 1.300 m³ beton, 300 ton wapening, 480 m lang, 8 m breed, 30 cm dik. Een mastodont van maar liefst 6.100 ton oftewel het gewicht van 18 volgeladen langeafstandsvliegtuigen! Vervolgens duwden onze teams, in slechts 1 weekend tijd, de plaat met vijzels (via een mechanisme waarbij de zeer zware elementen op vijzels worden getild) over een afstand van ongeveer 16 m op haar uiteindelijke plaats. Nooit eerder in Europa is zo'n groot stuk infrastructuur of spoorkunstwerk op zijn plaats geduwd!

In een tweede fase werd dit kunstwerk uitgerust met 2x480m spoor, ballast en 4 wissels. Het resultaat? Een gebruiksklaar onderdeel van het spoornet!

Dankzij de vooraf gebouwde plaat bleef de dienst op enkel spoor beperkt tot 18 dagen (en 3 weekends) in plaats van de 49 dagen (en 8 weekends) die vereist zijn bij de klassieke methode. Zo hoefde het treinverkeer slechts 3 weekends te worden onderbroken in plaats van 5 weekends zoals gebruikelijk.



HYBRIDE EDITIE VAN DE JOB EVENTS

Dit najaar richtte onze aanwervingscampagne zich vooral op de technische profielen. De traditionele Job Events konden echter niet als gewoonlijk doorgaan, aangezien we het aantal fysieke contacten moeten beperken.

We moesten dus nadenken over een andere invulling. Zo hebben we ervoor gekozen om bij een Job Event toekomstige kandidaten op voorhand te informeren via online infosessies en nieuwe videofilmpjes. Zelfs vanop afstand konden de toekomstige talenten al hun vragen kwijt aan onze ambassadeurs en vonden ze vlot hun weg naar de juiste job. Ze konden ook online een technische test afleggen.

EERSTE EDITIE WAS SCHOT IN DE ROOS

In deze nieuwe formule waren er op onze sites minder personen aanwezig voor de volgende stap in de selectie: het interview. Anderzijds merkten we wel dat we meer kandidaten met potentieel bereikten.

Het eerste Job Event in een nieuw jasje vond op 12 en 13 september plaats in Bergen en Jemelle. Meer dan 200 kandidaten namen deel, wat resulteerde in 95 aanwervingsbeloftes. Na Bergen en Jemelle volgden Antwerpen-Haven, Mechelen, Brussel, Leuven, Gent-Zeehaven, Antwerpen-Berchem, Hasselt en tot slot ook Halle.

TUNNEL VERVANGT ALLERLAATSTE OVERWEG TUSSEN GENT EN BRUGGE

Na meer dan anderhalf jaar bouwen is de tunnel in Hansbeke een feit. Dankzij die nieuwe 400 m lange doorsteek konden we de laatste overweg op de lijn in Hansbekedorp definitief sluiten. Bovendien zorgt deze ingreep voor meer veiligheid en stiptheid op een van de drukste spoorlijnen van het land.



Samen met Agentschap Wegen en Verkeer en Stad Deinze investeren we in totaal 9,5 miljoen euro in deze tunnel op de ringweg. Tot begin 2022 staan ook andere werken gepland zoals een tunnelkoker onder de sporen die de nieuwe onderdoorgang vormt voor reizigers, voetgangers en fietsers. Daarnaast pakken we ook nog de hele stationsomgeving aan, leggen we de omliggende straten opnieuw aan en voorzien we in een dubbel rioleringsstelsel.

EN OOK TWEE NIEUWE SPOREN

Het project in Hansbeke kadert in een groter geheel. Samen met dochteronderneming TUC RAIL werken we al een tijdje aan het derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge. De aanleg van twee nieuwe sporen moet niet enkel de kustregio vlotter bereikbaar maken, maar ook het goederenverkeer ten goede komen. Het einde van dit project is voorzien voor eind 2024.

VROUWEN EN INFLUENCERS

Elk jaar staat de Internationale Vrouwendag op 8 maart in het teken van onze visie en projecten om gendergelijkheid te stimuleren. Maar waarom zouden we hiervoor wachten tot 8 maart? Bij het begin van de herfst hebben we ons project 'Vrouwen en influencers' gelanceerd. We vragen dan een influencer van buitenaf om een kijkje te nemen bij Infrabel door een vrouwelijke collega op de werkvloer te volgen en om deze ervaring nadien te delen op sociale media. Dit is de ideale manier om het grote publiek te laten zien hoe divers het werk van onze collega's is en dat al onze functies ook openstaan voor vrouwen.

In september liep tv-presentatrice en influencer Sandrine Corman een dag lang in het kielzog van een van onze vrouwelijke collega's. En in oktober was het de beurt aan voetbalster en influencer Tessa Wullaert om op stap te gaan met onze collega Liesbet Willocx, ELM-technica onderstations en bovenleidingen. De uitgelezen kans om een blik achter de schermen te werpen en elkaar te vertellen wat hun werk inhoudt.

LOKEREN: HOOGTEPORTAAL VOORKOMT SCHADE AAN DE BOVENLEIDING

Incidenten die schade veroorzaken aan onze bovenleidingen (en voor veel vertragingen op het spoornet zorgen), zijn één van de knelpunten die we moeten aanpakken. Ze zijn vaak te wijten aan te hoog geladen voertuigen. In 2019 plaatsten we in Lokeren een hoogteportaal net voor de overweg die je moet oversteken om het industrieterrein op te rijden.

Op 14 september 2020 heeft het hoogteportaal zijn nut bewezen door een voertuig tijdig te doen stoppen en zo schade aan de bovenleiding te voorkomen. De mogelijkheid om dergelijke hoogtebegrenzers ook op andere 'ongevalgevoelige' locaties te plaatsen wordt verder onderzocht.

De oudste geëlektrificeerde lijn van het land krijgt vernieuwingsbeurt

De elektrificatie van het traject tussen Luttre en Marchiennes, op de lijn Brussel-Charleroi, dateert uit 1949. Na Brussel-Mechelen was dit traject het tweede dat geëlektrificeerd werd. Het traject Luttre-Charleroi is bijzonder omdat het bestaat uit vier sporen die vrij dicht bij elkaar liggen. Grote metalen dwarsbalken boven de sporen zijn er nodig om de bovenleiding te ondersteunen.



Na 70 jaar trouwe dienst moeten de laatste onderdelen gemoderniseerd worden. Alles samen gaat het om, 150 dwarsliggers, 600 bovenleidingspalen en 200 km kabels (waarvan 50 km bovenleiding) die over 12 km moeten vernieuwd worden voor een budget van 20 miljoen euro. Een hele uitdaging, aangezien zowel het reizigers- als het goederenvervoer druk gebruik maken van deze spooras.

Massificatie van de werken

Onze teams hebben 74 dwarsliggers vervangen in 2020. Ze moesten gedurende 3 weekends 's nachts werken om de impact op het verkeer te kunnen beperken. Tijdens het weekend van 19 en 20 september viel de onderbreking samen met moderniseringswerken aan twee spoorbruggen in Roux en Luttre. We hebben de lijnonderbrekingen benut om zo'n 30 dwarsliggers te vernieuwen.

Innovatie: een Warning Box om onoplettende weggebruikers af te schrikken

De Warning Box is een uitvinding van een van onze collega's. Het principe is eenvoudig, maar kan levens redden: het systeem detecteert wanneer iemand probeert een gesloten overweg over te steken en doet een alarm in werking treden om de betrokkene te waarschuwen voor het gevaar. In september ging in Ottignies een testfase van start.

Een onmiddellijk afschrikeffect

Het zijn vooral automobilisten die de wegcode aan overwegen niet naleven. Maar ook voetgangers en fietsers, goed voor 46 % van de onoplettende weggebruikers, respecteren de regels niet altijd. Het is voor hen dat deze Warning Box werd ontworpen. Voetgangers en fietsers die een gesloten overweg oversteken, menen vaak (ten onrechte) dat ze geen gevaar lopen.

De Warning Box is een slim alarmsysteem dat enkel werkt als de slagbomen gesloten zijn. Bij het oversteken van een gesloten overweg treedt er een alarm in werking om de weggebruiker te waarschuwen voor het gevaar. Het systeem spoort dus aan tot gedragsverandering. Als de Warning Box inderdaad, zoals blijkt uit de eerste analyses, een sterk ontradend effect heeft, overwegen we om dit systeem aan de overwegen waar zich de meeste problemen voordoen, uit te rollen.

De Grote Schoolkalender : leuk en leerrijk

Aansporen tot meer voorzichtigheid, dat is wat we met onze Grote Schoolkalender en de werkboekjes willen doen. Elk jaar zijn ze een belangrijk hulpmiddel om kinderen te sensibiliseren over de gevaren op en langs de sporen.

Een nieuw werkboekje voor de allerkleinsten van het lager onderwijs



Nieuw sinds het schooljaar 2020-2021: na een enquête onder leerkrachten hebben we nu een derde werkboekje uitgebracht voor de eerste graad van het lager onderwijs. Dankzij de eenvoudige woorden en de grote letters vinden ook kinderen die nog leren lezen gemakkelijker hun weg in het boekje.

Bij de start van het nieuwe schooljaar 2020 hebben we 50.000 exemplaren van de Grote Schoolkalender, zowel in het Frans als in het Nederlands, uitgedeeld aan de scholen, alsook 24.000 exemplaren van het werkboekje voor de eerste graad van het lager onderwijs.

Kleurplaten, knutselwerkjes, oefeningen om samen in kleine groepjes op te lossen, kruiswoordraadsels ... zo leren kinderen al spelenderwijs wat wel en niet mag in de buurt van de sporen!

Een autovrije week? De cel Mobiliteit ... mobiliseert!

Als duurzame mobiliteitsspeler in België vond Infrabel de Week van de Mobiliteit het ideale moment om rond dit thema te werken. Zoals elk jaar spoorde de cel Mobiliteit onze collega's via verschillende acties en communicatiecampagnes aan om even stil te staan bij hun dagelijkse gewoonten en ook andere vervoersmiddelen uit te testen. Een oproep die in deze bijzondere tijden des te meer kans op slagen had, nu we sowieso al bepaalde gewoontes hebben moeten laten varen!

FIETSEN EN STEPS UITTESTEN

De Week van de Mobiliteit was ook het ideale moment om aan te kondigen dat onze cel Mobiliteit een aantal elektrische fietsen en steps ter beschikking stelde van collega's die deze wilden testen. Brugge, Gent, Ans, Brussel ... Dit aanbod bood collega's van verschillende sites de kans om proefondervindelijk hun eigen mening te vormen.

Het was meteen ook een goede gelegenheid om al onze collega's er attent op te maken dat Infrabel wettelijk verplicht is om de milieu-impact van zijn verplaatsingen te beperken. Dit houdt in dat we een actieplan moeten opstellen dat we om de 3 jaar na een diagnose van de mobiliteit binnen ons bedrijf bijwerken.

De laatste diagnose dateert van 2017 en de resultaten daarvan waren alvast veelbelovend, want ze tonen aan dat bijna tweederde van onze collega's op een duurzame manier (trein, stedelijk openbaar vervoer, fiets ...) naar het werk gaat. In 2021 volgt de volgende enquête over ons mobiliteitsgedrag.



Oktober // November // December

EEN NIEUWE MINISTER VOOR INFRABEL

Op 1 oktober werd Georges Gilkinet vice-eerste minister en minister van Mobiliteit. Georges Gilkinet, journalist van opleiding, is al sinds 2007 parlementslid en kan dus bogen op heel wat ervaring in de politiek.

INFRABEL EN ASMARTWORLD BUNDELEN HUN KRACHTEN VOOR EEN CIRCULAIRE ECONOMIE

Sinds enkele jaren werkt Infrabel samen met externe verenigingen om zijn ICT-apparatuur die intern niet meer gebruikt kan worden, een tweede leven te schenken. De samenwerking met Oxfam en Close the Gap was al een feit. Sinds dit najaar hebben we nog een derde vereniging aan dit lijstje toegevoegd: aSmartWorld.

Deze Belgische organisatie deelt onze visie op duurzaam ondernemen en circulaire economie. Ze recycleert onder andere oude professionele smartphones en -tablets op een ecologisch verantwoorde manier. Die toestellen gaan dan naar mensen die zich geen gloednieuwe apparatuur kunnen veroorloven.

In dit jaar waarin de gezondheidssituatie de digitale kloof nog verder heeft uitgediept, hebben onze partnerverenigingen hard gewerkt om de zwaarst getroffen groepen te helpen door duizenden toestellen te verdelen aan scholen, rusthuizen, verenigingen voor socioprofessionele inschakeling enz.

MINDER OVERWEGEN = MEER VEILIGHEID

Op 31 december 2020 telde ons spoornet nog ongeveer 1.700 overwegen. Waar het kan, vervangen we die door bruggen, tunnels, parallelwegen, een doorgang onder de sporen of fietspaden. We zoeken altijd naar de beste alternatieven in overleg met de lokale autoriteiten en buurtbewoners.

IN MILMORT

Na bijna twee jaar waren de werken in Milmort klaar. Ter vervanging van twee overwegen werden begin oktober twee nieuwe onderdoorgangen en een wegbrug officieel in gebruik genomen. Dit alles verkleint de kans op ongevallen door roekeloos gedrag van weggebruikers.

IN BRUSSEL

Na onderzoek van enkele tientallen projecten, werden uiteindelijk drie van de laatste vijf Brusselse overwegen in Jette en Ganshoren afgeschaft. Ze werden vervangen door onderdoorgangen. Het wegnemen van elke overweg kostte 1 miljoen euro.

EN IN DIEPENBEEK

Met verschillende werven verspreid over de gemeente is het project Diepenbeek momenteel ons grootste overwegenproject in België. Het doel is om de veiligheid van het spoor- en wegverkeer te verhogen en tegelijkertijd een positief effect te creëren op de stiptheid van het treinverkeer. Het project komt ook de levenskwaliteit en mobiliteit in Diepenbeek ten goede. Tijdens het weekend van 24 en 25 oktober waren onze teams non-stop in de weer om de zeven overwegen te verwijderen en te vervangen door alternatieve oplossingen. Vijf van deze zeven overwegen liggen op het traject van de sneltram (Spartacus). Door de werken reden er tijdens het weekend geen treinen tussen Hasselt en Tongeren.



In het station van Diepenbeek werd de toekomstige onderdoorgang voor de reizigers onder de sporen geschoven. Deze tunnel van meer dan 400 ton werd op zijn definitieve plek geschoven met behulp van een speciaal schuifsysteem met hydraulische vijzels.

In de Waardestraat werd over de sporen een grote steiger gebouwd voor de aanleg van het brugdek die binnenkort van start gaat. En in de Nierstraat

werden de funderingsbalken van het brugdek geplaatst en werd de bovenleiding aangepast. In de Molenstraat zijn de funderingswerken voor de toekomstige brug begonnen.

Voor dit project werkt Infrabel samen met De Lijn, het Vlaamse Gewest, de gemeente Diepenbeek en de NMBS. Om het hoofd te bieden aan eventuele problemen die zouden opduiken, is er ook nauw overleg voorzien tussen TUC RAIL en Infrabel. Het einde van de werken is gepland voor de zomer van 2022.

HOND AAN DE LEIBAND ? NIETS AAN DE HAND!

Naar aanleiding van Werelddierendag lanceerden we een sensibiliseringscampagne onder de naam "dieren op het spoor". Deze campagne was bedoeld om iedereen ertoe aan te zetten zijn hond aan de leiband te houden, zeker tijdens wandelingen in de buurt van het spoor. Maar ze is ook gericht aan alle mensen die vlakbij een spoorweg wonen en die dieren hebben. Het is belangrijk dat zij in een goede omheining voorzien zodat hun honden, maar ook koeien, schapen of alpaca's ... niet kunnen ontsnappen!

//ACADEMY: DE LAATSTE RECHTE LIJN VOOR DE EERSTE SPOORWEGSCHOOL IN BELGIË

Het was een drukke herfst. Het einde van de werken voor onze toekomstige //Academy komt in zicht. De opening van deze eerste spoorwegschool in België is gepland voor januari 2021. De werknemers kunnen er zich bekwamen in de spoorberoepen die Infrabel nodig heeft. Vandaag bestaat er in België namelijk geen officiële school die volwaardige en specifieke spooropleidingen aanbiedt.

Door teams die op verschillende sites werkzaam zijn, bijeen te brengen, bundelt //Academy alle opleidingen op één en dezelfde locatie, in een modern gebouw dat dankzij zijn centrale en strategische ligging naast het Weststation in Brussel gemakkelijk te bereiken is.

//Academy wordt het visitekaartje voor de talloze specialisaties die ons bedrijf rijk is.

EEN GESPECIALISEERDE SCHOOL OP EEN CENTRALE EN TOEGANKELIJKE LOCATIE

//Academy zal alle nieuwe rekruten klaarstomen voor hun toekomstige job. Daarnaast krijgen medewerkers de kans om bijkomende opleidingen te volgen en hun kennis via praktische en theoretische oefeningen op peil te houden of bij te schaven. Er worden ook cursussen voorzien om de leiderschapsvaardigheden verder te ontwikkelen.

Een groot deel van de opleidingen is bedoeld om de collega's klaar te stomen voor de technische beroepen. //Academy beschikt over oefenhallen die zijn ingericht met spoorinfrastructuur, seinhuissimulatoren, sporen uitgerust met een wissel en een overweg, en tal van andere geavanceerde pedagogische tools. De cursisten krijgen dus de kans zich in alle veiligheid verder te bekwamen in haast levensechte situaties.

EEN DIGITAAL PLATFORM ...

De cursussen van //Academy zijn ook toegankelijk via een digitaal platform. Regelmatig komen er nieuwe opleidingen online. Sommige daarvan, zoals het onthaaltraject, zijn verplicht voor alle nieuwkomers. Andere zijn alleen bestemd voor een specifieke doelgroep.

VERHUIZING VAN HET SEINHUIS VAN ANTWERPEN

Op 10 oktober werkten de Antwerpse teams voor het eerst vanuit hun gloednieuwe seinhuis aan de Posthofbrug. De nieuwe constructie, die op 500 m van het oude seinhuis werd gebouwd, voldoet volledig aan de huidige normen en is voorzien van de modernste technologieën. Het is een ruim en overzichtelijk seinhuis waar onze collega's zich kunnen concentreren op hun belangrijkste taak: de treinen veilig en stipt laten rijden.

De twaalf verkeersleidingsposten werden één per één overgebracht van het oude naar het nieuwe seinhuis. Ook de collega's van Muizen zullen hier vanaf volgend jaar te vinden zijn. Een nieuw gebouw was dus echt nodig!



INFRABEL EN DE NMBS ZIJN GESTART MET DE WERKEN AAN DE STATIONS VAN SINT-TRUIDEN EN ALKEN

Tijdens drie weekends in oktober zijn Infrabel en de NMBS begonnen met werkzaamheden die zullen duren tot 2022. Zowel in de stations van Sint-Truiden als in Alken wordt perron 1 verhoogd tot de Europese referentiehoogte van 76 cm. Deze hoogte stemt beter overeen met de instaphoogte van de nieuwste treinen, zodat reizigers vlotter kunnen in- en uitstappen. De werken aan perron 2 in het station van Alken staan gepland voor 2021.

Tussen Landen en Sint-Truiden vernieuwt Infrabel ook de spoorstaven en overwegen. In Alken werd de overweg aan de Sint-Jorisstraat verbreed zodat de situatie voor de voetgangers veiliger wordt.

STRATEGISCH KUNSTWERK OP DE SPOORLIJN BRUSSEL-LUIK KLAAR VOOR VERNIEUWINGSBEURT

In het weekend van 17 en 18 oktober is Infrabel gestart met de eerste vernieuwingswerken aan de meest gevoelige punten van de spoorbrug over de Brusselse Ring (R0) in Zaventem. In totaal zijn er tussen half oktober en eind april 2021 zes werkweekends gepland om veilig treinverkeer op de lijn "Brussel-Leuven-Luik" te verzekeren.

Deze brug waarover de vier sporen van deze lijn (lijn 36 en lijn 36N) lopen, neemt een strategische positie in op het Belgische net. Op weekdagen passeren er dagelijks bijna 450 reizigerstreinen.

Dankzij een goede coördinatie van de werken met het Agentschap Wegen en Verkeer (de beheerder van alle Vlaamse autosnelwegen en gewestwegen) en in nauw overleg met de NMBS zal de impact op het treinverkeer en de hinder voor de reizigers minimaal blijven.

Ook de impact op de Brusselse Ring moest zo beperkt mogelijk blijven, aangezien elke weekdag zo'n 160.000 voertuigen in beide rijrichtingen onder de brug doorrijden. Inspectieplatformen maken het mogelijk om het grootste deel van de werken uit te voeren zonder het verkeer op de R0 te hinderen.

BRUGVOEGEN EN BALLAST VERNIEUWEN

Deze brug met imposante afmetingen dateert van de jaren zeventig. Door zijn gezegende leeftijd en wegens waterinsijpeling in de voegen, was het noodzakelijk de brug gedeeltelijk te vernieuwen.

Meer concreet worden drie van de vier brugdekken vernieuwd, waarvan het eerste in oktober onder handen werd genomen. De vijzelwerken voor de vervanging van de oplegtoestellen zijn het zwaarst. De brug van 610 ton moet daarover ongeveer een centimeter opgetild worden. Om het verkeer zo min mogelijk te hinderen, werden deze werkzaamheden 's nachts uitgevoerd.



Een spoorbrug met imposante afmetingen:

- Lengte: 165 m
- Breedte: 25 m
- Hoogte: 7,2 m
- Lengte van de dekken: tussen 21 m en 32 m
- Gewicht van de dekken: tussen 280 en 600 ton

Naast de vijzelwerken moeten we ook beton herstellingswerken uitvoeren. In de loop der jaren zorgde het water dat in de voegen sijpelde voor slijtage. Als gevolg daarvan moeten de voegen in het brugdek verwijderd en vervangen worden. Daarvoor zijn er spoorwegkranen nodig die de ballast en dwarsliggers verwijderen, zodat men bij de voegen kan om deze te vernieuwen. Om de stabiliteit van het spoor te vergroten, vervangen we ook de ballast ter hoogte van de voegen.

Verder worden ook de betonnen koppen van de hoofdliggers van de brug hersteld en krijgt de onderzijde van de brugdekken een onderhoudsbeurt. Tot slot zal ook de waterafvoer opnieuw hersteld worden.

EEN INVESTERING VAN 3,7 MILJOEN EURO

Voor Infrabel, eigenaar van de twee buitenste brugdekken, loopt de totale kostprijs van deze investeringen op tot 1,55 miljoen euro. Voor het Agentschap Wegen en Verkeer, eigenaar van de twee middelste brugdekken, bedraagt het kostenplaatje 2,15 miljoen euro.

LUIK VERWELKOMT EEN NIEUWE GENERATIE MEETRIJTUIGEN

Op 12 oktober 2020 kwamen een tiental collega's uit Luik naar het bovenleidingscentrum van Angleur om te leren werken met de gloednieuwe autorail ES 906.

Sinds 2017 voeren we een vernieuwing door in onze vloot autorails voor bovenleidingen. De autorail ES906 is een nog efficiënter, betrouwbaarder en veiliger meetrijtuig dat is uitgerust met de meest geavanceerde technologie. Dit is het zesde rijtuig uit een reeks van 6 autorails die bovenal voorzien is van een aantal extra veiligheidsvoorzieningen.

Zoals in alle andere bovenleidingcentra vervangt dit meetrijtuig, dat onderhoudswerken uitvoert aan de bovenleiding, de huidige autorails die ondertussen verouderd zijn of niet meer voldoen aan de nieuwe noden van de dienst.

KLAAR VOOR ETCS VANAF 2023

Volgens het Masterplan ETCS moeten alle onderhoudswerktuigen uitgerust zijn met het Europees automatisch treincontrolesysteem. Dat heeft er ons toe aangezet om onze volledige vloot autorails voor bovenleidingen te vervangen. Tegen 2023 zal ons bedrijf beschikken over 18 autorails van de nieuwste generatie die compatibel zijn met het ETCS.

Tot 2023 krijgen de ploegen op het terrein twee weken opleiding wanneer er een nieuwe autorail wordt geleverd. De bedoeling is dat ze de autorail leren besturen, alle mogelijke functies onder de knie krijgen en in staat zijn om een defect zo efficiënt mogelijk op te lossen.

EEN NIEUWE SPOORLIJN VOOR HET GOEDERENVERVOER IN DE HOOFDSTAD

In Schaarbeek werd een nieuwe spoorverbinding aangelegd. De lijn '26B' is de missing link tussen de Antwerpse goederenlijn en de westelijke spoorbypass van Brussel. Goederentreinen kunnen voortaan rechtstreeks door de hoofdstad rijden, in alle veiligheid en afgescheiden van het reizigersverkeer.

Deze investering van 27 miljoen euro bevordert de modal shift waarmee men zoveel mogelijk goederen per spoor wil vervoeren om het wegverkeer te ontlasten. Een goede zaak dus voor treinreizigers, de economie en het milieu.

VLOT GOEDERENVERVOER DOOR HET INVULLEN VAN DE 'MISSING LINK'

Meer dan zes maanden lang werkte Infrabel samen met de experts van zijn dochteronderneming TUC RAIL aan de aanleg van deze nieuwe spoorwegverbinding. Een deel van dit traject lag er al, maar er moest nog iets meer dan één kilometer nieuw spoor (2 x 550 m) aangelegd worden tussen het station van Schaarbeek en het spoorknooppunt van het Viaduct van Vilvoorde. Via een nieuwe tunnel duikt het spoor onder de lijn Brussel-Leuven om aan te sluiten op het westelijk ringspoor.

De nieuwe spoorverbinding zorgt ervoor dat de goederen- en reizigerslijnen elkaar niet hoeven te kruisen, wat de veiligheid, stiptheid én capaciteit ten goede komt. Bovendien garandeert het nieuwe tracé sneller en vlotter verkeer naar de stations Brussel-Zuid en Vorst. Via de nieuwe verbinding kan je ook naar Gent en Dendermonde sporen.

ONDERHOUDSVRIENDELIJKE SPOORWEGINFRASTRUCTUUR

Tijdens de aanleg van het nieuwe spoor werden negen nieuwe wissels geplaatst tussen het station van Schaarbeek en het kanaal van Brussel. Ze gaan langer mee en zijn gemakkelijker in onderhoud, wat praktisch is voor een druk spoorknooppunt zoals het Viaduct van Vilvoorde. Er zijn ook minder buitendienststellingen nodig. Ook de bovenleiding en seininrichting werden volledig vernieuwd.

Het einde van de spoorvernieuwingswerken staat gepland voor 2024.



INFRABEL ONDERSTEUNT DE ONTWIKKELING VAN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE

Het gaat om de belangrijkste werken van het voorbije jaar voor de haven van Zeebrugge: we investeren 11 miljoen euro om de toegankelijkheid van goederentreinen naar de haven van Zeebrugge en het reizigersverkeer naar de kust te verbeteren.

In oktober is dit project een beslissende fase ingegaan. Wij hebben de spoorweginfrastructuur vervangen in Dudzele, een dorp tussen Brugge en Zeebrugge waar zich een strategische spoorverbinding bevindt. Op die plek komen twee belangrijke spoorlijnen samen. De ene gaat naar Lissewege, Zeebrugge en de westelijke haven (L51A), de andere naar Heist, Duinbergen, Knokke en de oostelijke haven (L51B). In 2019 reden ongeveer 38.000 treinen over dit knooppunt.

Naar aanleiding van deze vernieuwingswerken werd ook de spoorweginfrastructuur opnieuw bekeken en aangepast met het oog op een mogelijke toekomstige capaciteitsuitbreiding.

EEN INNOVATIE DIE VELE VOORDELEN BIEDT

Het belangrijkste onderdeel van het project in Dudzele was de plaatsing van vijf nieuwe wissels. Deze zijn meer dan 100 m lang en zijn de grootste in hun soort die op een klassieke spoorweg worden gebruikt. Ze zijn op maat gemaakt in onze werkplaats in Bascoup. Met een gewicht van niet minder dan 112 ton per stuk werden zij op een nieuwe fundering geplaatst, wat de stabiliteit van de moerassige ondergrond aanzienlijk verbetert.

Deze moderne infrastructuur is minder storingsgevoelig, duurzamer, maakt minder lawaai wanneer de treinen passeren, en is ook onderhoudsvriendelijker. Deze innovatie zal niet alleen de veiligheid, maar ook de stiptheid van de treinen ten goede komen.

Naast deze vernieuwing van wissels werden twee spoorbochten over een lengte van 1 km rechtgetrokken, werd 6 km bovenleiding vernieuwd, werd de seininrichting aan de nieuwe configuratie aangepast en legden onze specialisten ook 700 meter nieuw spoor aan.

Oplossingen en alternatieven voor het treinverkeer

De spoorlijnen 51A en 51B zijn de enige spoortoegangen van en naar de haven van Zeebrugge. Alle goederentreinen naar de haven rijden over deze lijn. De werken van Infrabel hebben dus onvermijdelijk een grote impact, zowel voor de reizigerstreinen naar de kust als voor het goederenverkeer van en naar de haven. Maar dankzij goed overleg met de haven was het echter mogelijk de werkzaamheden zo te plannen dat de gevolgen voor het goederenvervoer beperkt bleven. Aangezien het spoor een belangrijke vervoerswijze is voor de haven van Zeebrugge, draagt deze modernisering op lijn 51A van Dudzele in de toekomst bij tot de verdere verbetering van de intermodale diensten van de haven.



IEDEREEN OPNEMEN IN DE DIGITALISERINGSSTRATEGIE

Zo'n 800 van onze 10.000 collega's hebben nog geen e-mailadres van het werk. Het gaat voornamelijk om onze medewerkers op het terrein. Om informatie te delen met deze collega's zonder Infrabel-e-mail, verliep de communicatie enkel mondeling, via sms en/of op papier of via Infrabel TV of de "Communication Corners". Deze situatie bood ons niet de mogelijkheid om al onze collega's op te nemen in onze digitaliseringsstrategie. Daarom hebben we besloten om dit verschil weg te werken en iedereen een e-mailadres van het werk te geven.

Het doel van deze strategie is drieledig: we willen de communicatie tussen alle collega's doeltreffender maken, de communicatie tussen medewerkers en //Academy verbeteren en onze ecologische voetafdruk verkleinen.

GROOTSCHALIGE WERKEN TUSSEN AAT EN JURBEKE

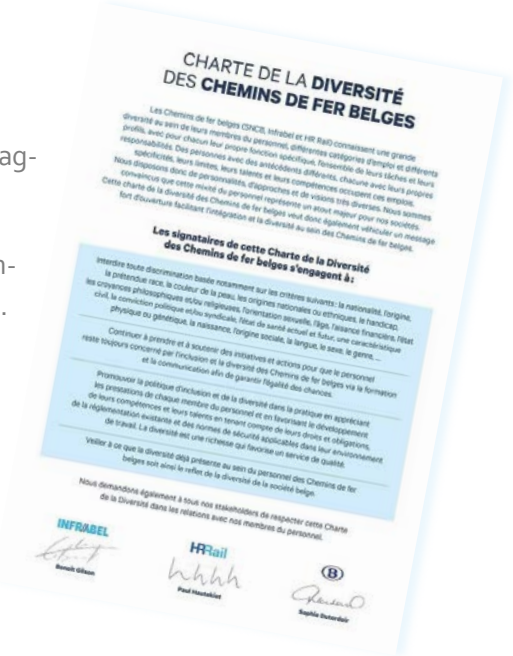
Na 30 jaar gebruik werden over een afstand van tien kilometer 16.500 dwarsliggers vernieuwd. We vervingen ze door nieuwe, betonnen dwarsliggers die minstens 40 jaar lang meegaan en minder onderhoud vragen. Deze werken duurden vijf weken, gespreid over november en december.

Tijdens de dwarsliggervernieuwingswerken hebben onze teams ook een van de perrons in de stations van Maffle, Cambron-Casteau en Mévergnies vernieuwd en verhoogd. Tot slot zullen ook twee overwegen in de buurt van deze stations vernieuwd worden.

BENOÎT GILSON ONDERTEKENT HET DIVERSITEITSCHARTER

Op 16 november is het de Internationale Dag van de Verdraagzaamheid.

Het Charter Diversiteit van de Belgische Spoorwegen werd ondertekend door onze gedelegeerd bestuurder Benoît Gilson. Luc Lallemand was de eerste om dit charter te ondertekenen in 2018. Het charter toont aan dat Infrabel, de NMBS en HR Rail zich inzetten voor diversiteit en dat ze elke vorm van discriminatie, die binnen de Belgische Spoorwegen als onaanvaardbaar beschouwen.


CHARTE DE LA DIVERSITÉ
DES CHEMINS DE FER BELGES

Les signataires de cette Charte de la Diversité des Chemins de fer belges s'engagent à :

INFRABEL

HR Rail

DigiForm, een essentiële schakel in New Traffic Management!

DigiForm werd midden 2018 uitgerold. Het project werd opgezet door en voor het operationele personeel van Infrabel met als doel alle communicatie en veiligheidsformulieren in de contacten vanuit en met de seinhuizen te digitaliseren. Het is de bedoeling om enkel nog via computer en tablet te werken.

Een enorme tijdwinst dus met een directe impact op de veiligheid, stiptheid en capaciteit, en een kleinere ecologische voetafdruk!

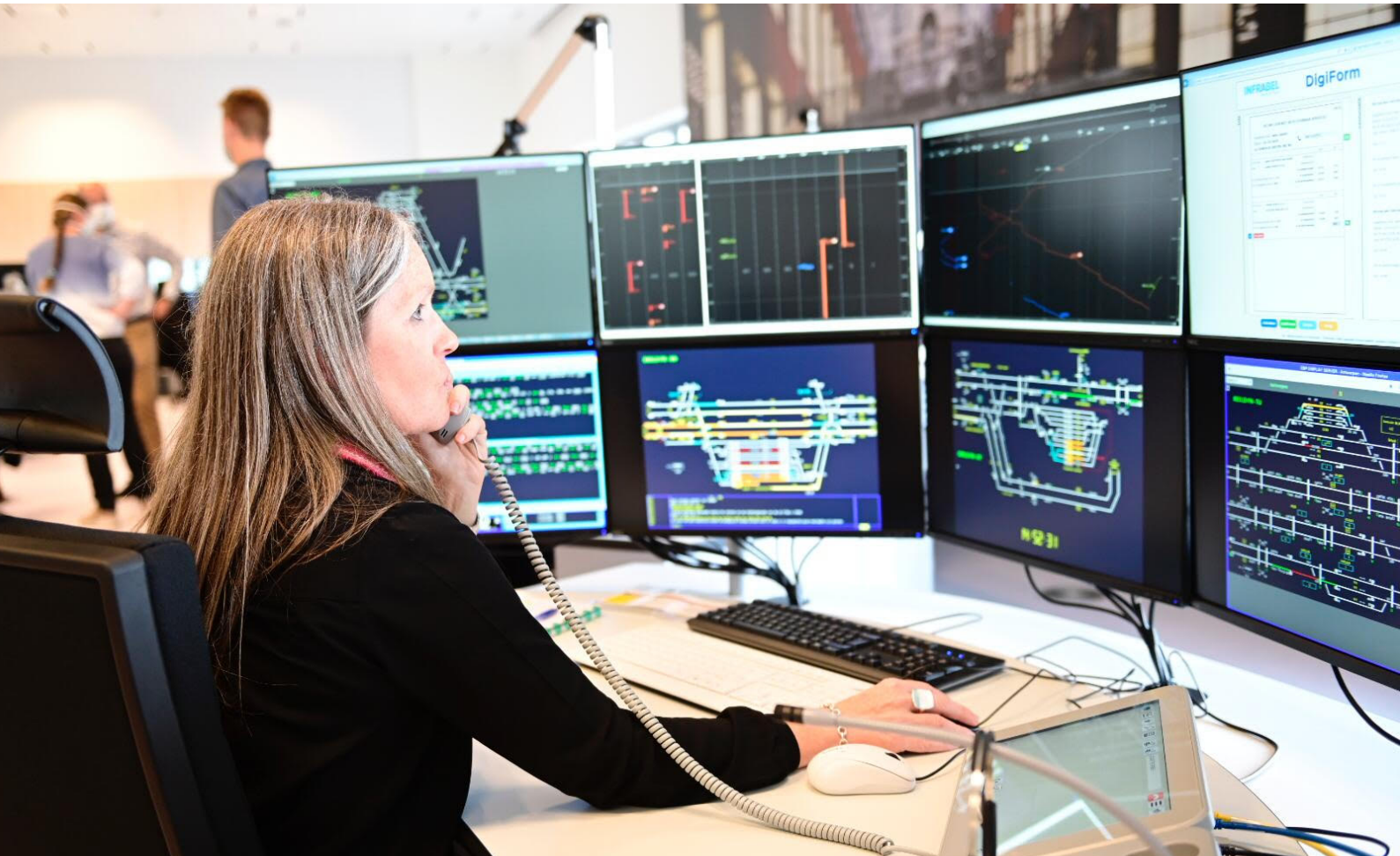
In het dagelijks werk van onze seinhuismedewerkers is een correcte communicatie, zeker binnen onze veiligheidsprocedures, immers essentieel.

Veel veiligheidsprocedures en -formulieren dateren echter uit de naoorlogse periode, toen alles nog 'op papier' en in 'telegramboekjes' vastgelegd moest worden. Daarbij werd alles manueel ingevuld en werd informatie uitgewisseld per telefoon, vaak meerdere keren na elkaar.

Onze technologie weet ook Duitsland en Nederland te overtuigen

DigiForm heeft ook betrekking op de grensoverschrijdende uitwisseling met de spoornetbeheerders van onze buurlanden. Het idee wist zelfs onze Duitse en Nederlandse collega's te overtuigen. Ze besloten dan ook om onze technologie over te nemen!

De grootste uitdaging van het projectteam bestond uit het harmoniseren van de grensoverschrijdende procedures. De tweede grote uitdaging draaide rond taal, omdat er in meerdere talen gewerkt moest worden. Met DigiForm wordt de informatie met één muisklik verstuurd in de taal van iedere ontvanger.



PROCES BUIZINGEN: BENOÎT GILSON RICHT ZICH TOT DE SLACHTOFFERS EN HUN NABESTAANDEN

Tijdens het proces in hoger beroep op 19 november 2020 wenste Benoît Gilson het woord te nemen om persoonlijk, officieel en oprecht zijn respect en medeleven te betuigen aan de slachtoffers en hun nabestaanden. Zolang de juridische procedures en onderzoeken lopende waren, heeft Infrabel zich gehouden aan zijn geheimhoudingsplicht. Tijdens de zitting betuigde onze gedelegeerd bestuurder zijn spijt dat Infrabel, door het naleven van de geheimhoudingsplicht, mogelijk de indruk zou gewekt hebben bij de slachtoffers dat deze tragedie niet iedereen bij Infrabel diep heeft geraakt.

INFRABEL, DE DRIJVENDE KRACHT ACHTER DUURZAME MOBILITEIT

Jobat, Antwerp Management School en De Lijn lanceren het initiatief "Baanbrekende Werkgever". De bedoeling hiervan is om een mobiliteitsbeleid te promoten dat het welzijn van de medewerkers centraal stelt. Als essentiële schakel in de duurzame mobiliteit in België tekent ook Infrabel present!

Duurzame mobiliteit ligt ons natuurlijk nauw aan het hart, omdat het deel uitmaakt van ons DNA, maar ook omdat wij ons al geruime tijd inzetten voor het welzijn van onze medewerkers en een duurzaam mobiliteitsbeleid. Daarom heeft onze gedelegeerd bestuurder zijn handtekening gezet onder het charter 'Baanbrekende Werkgever 2021'. Deze ondertekening is nog maar het begin, want de bedoeling is deze actie ook in 2021 verder op te volgen. Het charter steunt op drie pijlers: minder onderweg zijn, slimmer en groener onderweg zijn en mensgericht hybride werk (thuiswerken combineren met werken op de werkplek).

Natuurlijk hebben heel wat van onze collega's een job waarvoor ze 24 op 7 op het terrein moeten zijn. Met hun werk zorgen ze er immers voor dat anderen zich op een milieuvriendelijke manier kunnen verplaatsen. Het charter "Baanbrekende Werkgever" pleit dan ook voor een mensgerichte aanpak voor álle functies, die is gebaseerd op vertrouwen, nabijheid en flexibiliteit.

Binnenkort een derde en vierde spoor voor de lijn Gent-Brugge in het station van Beernem

Onze collega's werken samen met de NMBS en de gemeente Beernem aan de aanleg van een derde en vierde spoor voor de treinen op de lijn Gent-Brugge. Midden november werd een nieuwe ondergrondse tunnel geplaatst. De nieuwe sporen volgen wat later. Er worden ook nieuwe schuilhuisjes en comfortabele zitplaatsen op de perrons voorzien die eenvoudig te bereiken zijn via nieuwe trappen en brede toegangshellingen.

Deze grote werken hebben niet alleen betrekking op het station zelf, maar ook op de omgeving. Zo worden er nieuwe fietsenstallingen geplaatst en wordt er extra parking gecreëerd.

De werken startten in mei en zouden tegen eind juli 2021 klaar moeten zijn. Voor de renovatie van dit station en de omgeving werd in totaal een bedrag van 11,9 miljoen euro vrijgemaakt.



ONZE VIDEO'S BEKROOND IN CANNES

In 2020 werden twee van onze campagnes bekroond op de 'Cannes Corporate Media & TV Awards'. Van de 844 inzendingen heeft de internationale jury 136 video's bekroond, waaronder 2 van onze projecten: 'We Are Infrabel' en 'Jeroom Slagboom'!

Het festival bekroont de beste bedrijfsfilms, films voor online gebruik, documentaires en reportages. Het is het enige festival voor bedrijfsfilms en vindt plaats in Cannes, de legendarische thuisstad van het festival voor langspeel- en reclamefilms! De deelnemers komen van over de hele wereld en de jury bestaat uit bekende persoonlijkheden (zoals winnaars van de Emmy Awards of Oscars).

EEN GOUDEN EN ZILVEREN DOLFIJN VOOR DE ONZICHTBARE MAN VAN DE OVERWEGEN

Voor onze sensibiliseringscampagne rond overwegen besloten we om te kiezen voor een niet-alledaagse insteek. Onze film 'Jeroom Slagboom' vertelt het verhaal van een overwegslagboom die, in beeld gebracht als een echte persoon, overal wordt genegeerd en vergeten. Deze aanpak wist de jury wel te bekoren, want we wonnen voor deze film een Gouden Dolfijn in de categorie 'informatiefilms' en een Zilveren Dolfijn in de categorie 'CSR'!

ZILVEREN DOLFIJN VOOR ONZE AANWERVINGSCAMPAGNE OP MAAT

Voor onze rekrutering hebben we in 2019 de campagne "We Are Infrabel" in het leven geroepen. Ons doel? Ons imago dynamischer maken en werken aan onze naamsbekendheid, maar ook meer dan ooit doelgericht communiceren naar technici, ingenieurs en informatici. We hebben wellicht het verschil gemaakt door in onze filmpjes echte werknemers van Infrabel te tonen. Zij maakten wat tijd vrij en hebben met hart en ziel aan deze actie meegewerkt. En net dat maakt onze video zo authentiek.

Cannes
Corporate Media & TV Awards
cannescorporate.com

‘Rood = Stop’: grote campagne rond havengebieden

‘Rood = Stop’. Dit is al enkele jaren de slogan van onze sensibiliseringscampagne in de havens. En met reden: elk jaar gebeuren er te veel ongevallen aan de overwegen in havengebieden. Deze cijfers tonen aan hoezeer bewustmaking nog nodig is.

De belangrijkste oorzaak van die ongevallen is ieder jaar dezelfde: het negeren van een rood licht (in bijna 80 % van de gevallen). Dat berokkent niet alleen economische en materiële schade, het veroorzaakt ook veel vertragingen voor het goederenverkeer. Maar in sommige gevallen was de afloop nog erger en vielen er dodelijke slachtoffers te betreuren.

2020 DIGITAAL

Dit jaar stonden er opnieuw verschillende terreinacties gepland in de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Gent-Zeehaven, die specifiek gericht waren tot vrachtwagenchauffeurs.
Maar door de coronacrisis konden deze jammer genoeg niet plaatsvinden. Daarom hebben we op 30 november een online campagne gelanceerd die te zien is via onze verschillende sociale media én de mediakanalen van onze partners.



Een nieuwe Bypass versterkt de strategische rol van Mechelen

De Mechelse Bypass is midden december in gebruik genomen. Het gaat om een nieuwe spoorlijn die het verkeer op het intermodale knooppunt rond het station van Mechelen moet verbeteren. De Bypass omvat twee extra sporen en twee perrons aan de achterzijde van het station. De 3,2 km lange ringspoorlijn is van strategisch belang, omdat ze meer ademruimte geeft aan deze drukke zone.

Het laatste weekend van november plaatste Infrabel de laatste twee wissels. Enkele dagen later nam de NMBS perrons 11-12 in dienst, een belangrijke fase in de volledige vernieuwing van het station van Mechelen en zijn omgeving. De nieuwe sporen zullen worden gebruikt om tijdens de volgende fasen van de werken op de andere sporen de nodige capaciteit te kunnen behouden.

Een vlottere doorstroming

Deze bypass zal de capaciteit op de strategische spoorverbinding Brussel – Mechelen – Antwerpen – Nederland verhogen. Op termijn en na de afwerking van de perronsporen 7-8-9-10 zullen de binnenlandse en internationale treinen de sporen van de bypass ook kunnen gebruiken om sneller door het station van Mechelen te rijden (160 km/u in plaats van 100 km/u). De nieuwe spoorlijn sluit bovendien aan op de Diaboloverbinding naar de luchthaven en verbetert zo de mobiliteit van en naar Brussel. Zo groeit Mechelen dankzij de Bypass uit tot een belangrijk multimodaal knooppunt.

Het project is het resultaat van een nauwe samenwerking tussen verschillende actoren, waaronder Infrabel, TUC RAIL en NMBS. Dat is ook eerste minister Alexander De Croo niet ontgaan: "Dit project is een mooi voorbeeld van een vlotte en intense samenwerking op alle niveaus, en een knappe realisatie waarbij ook alle coronamaatregelen nageleefd bleven."

In 2013 gingen de eerste bouwkundige werken voor de spoorbypass van start. Infrabel investeert in totaal ongeveer 170 miljoen euro in de Bypass Mechelen.



De twee wissels die Infrabel op 28 en 29 november installeerde, vormden het sluitstuk van de Mechelse spoorbypass.

BIJNA 780 NIEUWE COLLEGA'S IN 2020!

Ondanks de gezondheidscrisis slaagden we erin om, zoals we hadden vooropgesteld, onze teams te versterken. In lijn met onze doelstellingen voor 2020 wierven we het voorbije jaar bijna 780 nieuwe collega's aan, van wie 650 tijdens de eerste lockdown. Dat vroeg wel wat aanpassing. Het aanwervingsproces verliep in uitzonderlijke omstandigheden, waarbij we onze kandidaten soms niet in het echt konden ontmoeten. Er werden dertien Jobdays georganiseerd, zowel via een contactevent als vanop afstand. We organiseerden ook Job webinars en Job dates ter vervanging van de jobbeurzen die gewoonlijk voor studenten plaatsvinden. Tijdens de Job webinars, gericht op technische profielen, stelden we ons bedrijf en onze verschillende beroepen voor aan de deelnemers, die hun vragen konden stellen aan onze ambassadeurs. Voor de Job dates kregen ingenieurs- en ICT-studenten de kans om virtueel te vergaderen met collega-ingenieurs, computerwetenschappers en human resources-medewerkers.

In december volgde een team van RTL TVI een twintigtal nieuwe collega's tijdens hun "Welcome@Infrabel"-opleiding. Ook de journalisten stelden vast dat de coronacrisis geen invloed leek te hebben op het enthousiasme van de nieuwelingen, die even hartelijk onthaald werden.

MET TRILOGIPORT HEEFT INFRABEL NU TOEGANG TOT HET WERELDWIJDE SPOORNET

Met deze aansluiting op het spoornet is Trilogiport in Luik nu volledig operationeel. Op 8 december werd de aansluiting officieel in gebruik genomen

De site van Trilogiport in Luik, gelegen in het hinterland van vier belangrijke havens aan de Noordzee (Antwerpen, Zeebrugge, Rotterdam en Duinkerke), moet een strategisch knooppunt worden. De voornaamste troef van deze eerste Europese rivierhaven is zijn multimodale karakter. Na verbindingen met het water- en wegennet, is de site nu ook aangesloten op het spoor. In de toekomst zal dit logistieke platform ook verbonden zijn met de luchthaven van Luik-Bierset. Dit betekent dat binnen een straal van 250 km maar liefst 56 miljoen consumenten bereikt kunnen worden!

Infrabel maakte werk van de laatste ontbrekende schakel, namelijk het herstellen van de spoorverbinding van Trilogiport. Onze ploegen moesten 4 km spoor, dat al lange tijd niet meer in gebruik was, opnieuw operationeel maken, net als de seininrichtingen, twee grote bruggen en heel wat overwegen. De meeste werken werden uitgevoerd in 2020.

EEN GROOT POTENTIEEL IN HET VOORUITZICHT

Op 8 december 2020 kwam na een reis van 12.000 km de eerste trein aan vanuit Yiwu, een belangrijke e-commercebasis in China. De trein vervoerde 41 containers met goederen voor verschillende landen zoals België, Nederland, Duitsland, Spanje en het Verenigd Koninkrijk.

Deze verbinding biedt mooie vooruitzichten, niet alleen voor de Belgische economie maar ook voor Infrabel, aangezien deze het platform aantrekkelijker maakt en het marketingpotentieel van de site vergroot. Het spoorvervoer zal zich verder ontwikkelen naarmate de hub aan belang toeneemt. Naar verwachting zal Trilogiport bijna 2.000 directe en indirecte jobs opleveren.



ETCS: 258 KM EXTRA IN 2020

Binnen onze strategische projecten focussen we vooral op het ETCS-systeem (*European Train Control System*) dat essentieel is voor de spoorveiligheid. Dankzij dit Europees treincontrolesysteem is de kans dat een trein door een rood sein of tegen overdreven snelheid rijdt veel kleiner. Het systeem, dat dé standaard moet worden in heel Europa, speelt bovendien een belangrijke rol in de ontwikkeling van een interoperabel en veilig Europees spoornet.

Infrabel koos voor zijn net een combinatie van drie technologieën: ETCS niveau 1 Full Supervision, ETCS niveau 1 Limited Supervision en ETCS niveau 2 Full Supervision. Het doel van ons Masterplan ETCS is om tegen 2025 het volledige spoornet uit te rusten met ETCS.

INFRABEL SPEELT EEN VOORTREKKERSROL

Dankzij de pilootlijn L73 tussen Diksmuide en De Panne (ingebruikname in juli 2018) was België het eerste Europese land dat vanaf 2018 naast de laterale seininrichting ook ETCS niveau 2 installeerde op een conventionele lijn (geen hogesnelheidslijn). Na Zwitserland waren we het tweede land in Europa dat ETCS niveau 1 Limited Supervision implementeerde (ingebruikname van twee pilootlijnen: één tussen Cour-sur-Heure en Couvin en één tussen Gavere en Oudenaarde).

2020 : 29% VAN HET NETWERK UITGERUST MET ETCS

Hoewel 2020 een moeilijk jaar was waarin sommige projecten vertraging opliepen, konden we ons installatieprogramma toch verder uitrollen. In december was 29% van onze sporen uitgerust met ETCS (de drie technieken samen), wat betekent dat 258 extra km spoor in gebruik werd genomen. ETCS niveau 1 Full Supervision staat momenteel het verst in de uitrolfase (66% van ons netwerk was in december 2020 hiermee uitgerust).

Iedere stap vormt een belangrijke mijlpaal voor de veiligheid op ons spoornet. In 2020 bereikten we de volgende mijlpalen:

- ETCS niveau 1 Full Supervision: ingebruikname in Oostende, Charleroi en op de lijnen Ath-Baisieux en Vielsalm-Gouvy.

- ETCS niveau 1 Limited Supervision: twee proefprojecten op de lijnen L132/134 Charleroi-Couvin en L86 Gavere-Oudenaarde.

Een nieuw intermodaal station in Anderlecht

Sinds 13 december beschikt het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest over een 35ste station. Met dit nieuwe station in Anderlecht krijgt het voorstadsnet in en rond Brussel (het S-aanbod) ook zijn 144e station. Het zal de hele dag door bediend worden door de S3-trein, zowel tijdens de week als in het weekend. Dit stelt de NMBS in staat om haar treinaanbod verder uit te breiden in het kader van het nieuwe vervoersplan 2020-2023.

Op naar meer intermodaliteit

Het station kijkt uit op de Bergensesteenweg en ligt vlak bij de belangrijke CERIA-campus (COOVI), scholen en heel wat winkels en bedrijven. Intermodaliteit was hier het sleutelwoord: het station bevindt zich aan de afrit van de autosnelweg E19, dicht bij de P&R-parking Coovi-Ceria en langs bus- en metrolijnen. Zo kunnen honderden reizigers er elke dag voor kiezen om met de trein naar Brussel te pendelen.

De werken werden uitgevoerd door de NMBS en Infrabel. Onze onderneming stond in voor de ruwbouwwerken zoals de bouw van steunmuren, trappen, toegangshellingen, alsook voor de perronbekleding in klinkers en het plaatsen van de borstwering. De NMBS was op haar beurt verantwoordelijk voor de afwerking en uitrusting van het station.

Lijn 50 A/C Denderleeuw – Brussel-Zuid telt nu vier sporen

Infrabel investeerde 1,5 miljoen euro in het station van Anderlecht en voerde er werken uit in het kader van het project om de lijn 50 A/C Denderleeuw - Brussel-Zuid uit te breiden naar vier sporen. Zoals gekend bouwt Infrabel met het GEN-project de vijf grote spoorassen in een straal van 30 km rond Brussel uit tot viersporige lijnen. Toen de lijn 50 A/C viersporig werd gemaakt, voerde TUC RAIL werken uit in het station van Anderlecht. Sinds midden juni 2020 kunnen treinen zo nog vlotter het Zuidstation binnenrijden.



De inhuldiging van het nieuwe intermodale station vond plaats op 13 december in aanwezigheid van de Brusselse minister van Mobiliteit, Elke Van den Brandt, de CEO van de NMBS, Sophie Dutordoir, de federale minister van Mobiliteit, Georges Gilkinet, de burgemeester van Anderlecht, Fabrice Kumps en onze gedelegeerd bestuurder Benoît Gilson.

SPOORINVESTERINGEN 2021: DE REGERING KENT ONS 75 MILJOEN EURO EXTRA MIDDELEN TOE

Op initiatief van de federale minister van Mobiliteit besloot de ministerraad om aan Infrabel 75 miljoen euro extra toe te kennen voor 2021. Deze financiering maakt deel uit van het Boost-plan om het spoorvervoer voor zowel reizigers als goederen aantrekkelijker en toegankelijker te maken. Deze bijkomende bedragen vormen een belangrijke extra steun en brengen de investeringsdotatie van Infrabel in 2021 op 894,2 miljoen euro.

Op 14 december besliste de raad van bestuur van Infrabel om dit bedrag integraal te gebruiken voor investeringen in het reizigers- en goederenvervoer, meer in het bijzonder in de beveiliging en modernisering van het spoornet, betere onthaalvoorzieningen en een nog toegankelijker spoor.

WALLONIË (27,6 MILJOEN EURO): PRIORITAIR WERK MAKEN VAN HET BEHOUD VAN TWEE OP KORTE TERMIJN BEDREIGDE LIJNEN

Het gaat om de spoorgedeeltes "Bomal-Marloie" (lijn 43) en een van de 2 sporen tussen Cuesmes en Quévy (lijn 96). Ook worden meerdere "BTS'en" (berichten tijdelijke snelheidsbeperkingen) vermeden. Bijvoorbeeld: op het lijnvak " 's Gravenbrakel - Soignies" (L96), tussen Jambes en Lustin (L154), tussen Jemeppe-sur-Sambre en Gembloux (L144) of op de lijnen 166 & 165 (lijnvakken Paliseul - Bertrix en Bertrix - Florenville).

Op het vlak van reizigersonthaal worden de middelen aangewend om tegemoet te komen aan de ambities van het "Masterplan Stations" van de NMBS, via perronverhogingen en de vernieuwing van informaticasystemen die de informatieborden in de stations ondersteunen.

VLAANDEREN (41,4 MILJOEN EURO): PRIORITAIR WERK MAKEN VAN DE MODERNISERING VAN DRIE LIJNEN

Het gaat om de lijnen Brussel - Oostende (L50A), de drukste lijn in België, Aalst - Burst (L82) en de lijn De Pinte - Ronse (L86). Op die laatste zijn er moderniseringswerken aan de gang in de spoorwegtunnel van Louise-Marie in de Vlaamse Ardennen zodat er geen tijdelijke snelheidsbeperking nodig is.

Op het vlak van het reizigersonthaal worden de middelen aangewend om tegemoet te komen aan de ambities van het "Masterplan Stations" van de NMBS via perronverhogingen en de vernieuwing van informaticasystemen die de informatieborden in de stations ondersteunen.

BRUSSEL (6 MILJOEN EURO): PRIORITAIR WERK MAKEN VAN DE VERNIEUWING VAN DE GRILL VAN BRUSSEL-ZUID EN LIJN 28

De zes miljoen euro zijn bestemd voor de vernieuwing van de wissels in het spoorrooster van het station Brussel-Zuid of de vernieuwing van de sporen en metalen bruggen op lijn 28 (westelijk ringspoor rond Brussel), een belangrijke as voor het behoud van de bediening naar de site "Audi Brussels".

CRUCIALE INVESTERINGEN VOOR HET GOEDERENVERVOER EN DE MODAL SHIFT

Tot slot gaat een deel van de bijkomende middelen naar de modernisering van de spoorinfrastructuur in de havens van Antwerpen (onder meer de vernieuwing van rangeerinstallaties) en Gent. Ook zal er worden geïnvesteerd in industriële aansluitingen voor klanten zoals Nyrstar en Disteel.

VLOTTERE VERKEERSDOORSTROMING IN ZWIJNDRECHT

In december pakten we uit met een belangrijk project aan het station van Zwijndrecht. Gedurende zes maanden, gespreid tussen het najaar van 2019 en dat van 2020, hebben onze ploegen de volledige spoorinfrastructuur hertekend en gemoderniseerd. Die werken zorgen voor meer betrouwbaarheid, een gemakkelijker onderhoud van de infrastructuur, een verhoogde kwaliteit van het spoor en meer comfort en veiligheid voor de reiziger.

De werken maken komaf met de lange wachttijden aan de overweg naast het station. Weggebruikers die geregeld die overweg oversteken, moesten in het verleden vaak in het bezit zijn van een engelengeduld. Treinen die aan perron 1 stopten, zorgden er namelijk vaak voor dat de slagbomen lang gesloten bleven. We hebben het oude perron dat voor de overweg lag 300 meter opgeschoven, wat voor een vlottere doorstroming van het wegverkeer zorgt.

De overweg werd bovendien twee meter breder gemaakt, waardoor de gemeente het voet- en fietspad tot voorbij de overweg kan doortrekken. Een veel veiligere situatie voor de zwakke weggebruikers! Bovendien was een deel van het wegdek van de oude overweg gemaakt uit hout. Deze houten planken kwamen na verloop van tijd los te liggen, wat zorgde voor heel wat ongemak voor de weggebruikers. De nieuwe overweg bestaat uit beton en is veel comfortabeler, veiliger en onderhoudsvriendelijker. Ook twee andere overwegen in de buurt werden vernieuwd.

In samenwerking met de NMBS legden we tot slot nieuwe perrons aan, die geschrankt liggen in functie van de overweg. De perrons werden verlengd tot 275 meter en verhoogd naar de standaardhoogte van 76 cm. Dit verhoogt het comfort voor de reizigers die nu de trein vlotter kunnen op- en afstappen.



SNELLER TREINVERKEER

Voor het project in het station van Zwijndrecht moesten we de volledige infrastructuur - wissels, dwarsliggers, bovenleidingen, seininrichting - aanpassen aan de nieuwe spoorconfiguratie. De modernisering kwam ook de snelheid van het treinverkeer ten goede.

Al deze werkzaamheden verliepen volledig coronaproof. Dankzij een massificatie van de werken konden we ook de hinder voor het verkeer en de geluidsoverlast voor de buurtbewoners beperken.

De nieuwe tendensen op het vlak van zachte mobiliteit tonen aan dat er een reële behoefte is aan alternatieve oplossingen om ons op een efficiënte, duurzame en milieuvriendelijke manier te verplaatsen. Onze mobiliteit verandert volop, en uiteraard is er daarbij een belangrijke rol weggelegd voor het spoor. Infrabel wil volop meewerken aan de oplossing die van het spoor de ruggengraat maakt van de mobiliteit van morgen.

Alles op alles voor het Plan GO!

Dankzij het strategisch plan GO! dat de raad van bestuur in december 2019 goedkeurde, zal het bedrijf een toonaangevende speler kunnen blijven op het vlak van mobiliteit.

Het plan beschrijft de bestaansreden van ons bedrijf, maar ook onze waarden, visie, prioriteiten en strategische hefbomen waarop we ons de komende jaren zullen richten.

Ondanks de gezondheidscrisis vormt 2020 het startpunt van de transformatie van onze onderneming. Infrabel is dus al begonnen om het plan in de praktijk te brengen en hoopt tegen 2040 zijn streefdoel te halen: "Samen vormgeven aan een netwerk van duurzame en maatschappelijk verantwoorde mobiliteit".

Zes prioriteiten

Het plan GO! is opgebouwd rond zes prioriteiten. Deze zijn allemaal gericht op de verbetering van de dienstverlening aan onze klanten. Bovenal willen we van onze directe en indirecte klanten partners van ons bedrijf maken. Om dat te bereiken zijn er concrete doelstellingen gedefinieerd voor 2024 en is er voor elke prioriteit een reeks sleutelprojecten geïdentificeerd met de ambitie om een toonaangevende mobiliteitsspeler te blijven.



Zeven hefbomen

Deze zes prioriteiten worden ondersteund door zeven prioritaire hefbomen die bedoeld zijn om de transformatie van ons bedrijf te versnellen, onze opdracht ten volle te kunnen uitoefenen en onze strategische doelstellingen op lange termijn te realiseren.

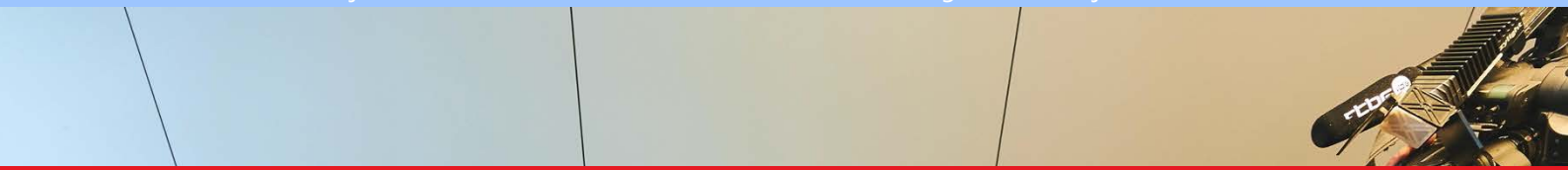


Ambitieuze projecten

Ondanks de uitdagingen die de coronacrisis in 2020 met zich meebracht, kon de uitrol van het strategisch plan van start gaan. Sommige van de reeds gestarte projecten werden voortgezet en anderen werden opgestart of bestudeerd.

In het najaar organiseerde onze gedelegeerd bestuurder Benoît Gilson samen met het Topmanagement van Infrabel virtuele vergaderingen over deze implementatie. Naast de presentatie van de concrete doelstellingen in het plan en van de projecten die we prioritair achten om de doelstellingen te bereiken, boden deze contactmomenten ons ook de mogelijkheid om vragen te beantwoorden en de rol te verduidelijken van iedereen die betrokken is bij de concrete uitvoering van het strategische plan.

Ook al kan de huidige context leiden tot veranderingen en aanpassingen in het beheer van de verschillende projecten, toch blijft het GO! plan een leidraad voor onze ambities op lange termijn. Zo kunnen we blijven bouwen aan een duurzamere mobiliteit in België en daarbij onze klanten de dienst-



Covid-19



KRONIEK VAN EEN ONGEZIENE CRISIS

De gezondheidscrisis heeft meer dan ooit bewezen dat de spoorwegen van vitaal belang zijn voor de bevolking en de economie van ons land. Wat er ook gebeurt, de treinen moeten veilig blijven rijden zodat de mensen voor hun essentiële mobiliteitsbehoeften altijd op de trein kunnen rekenen.

Infrabel heeft zich gelukkig kunnen aanpassen aan deze uitzonderlijke situatie. Sinds het begin van de crisis werken Infrabel en de NMBS nauw samen met de overheid. De situatie in de spoorsector werd dus dagelijks beoordeeld, zodat deze in realtime kon worden opgevolgd en een passend antwoord kon bieden op de behoeften van elk moment.

Maar deze crisis heeft ook de veerkracht, inzet en samenhorigheid van onze 10.000 medewerkers duidelijk gemaakt. Of het nu thuis was of op het terrein, iedereen moest zich aanpassen en de krachten bundelen om ervoor te zorgen dat onze onderneming haar opdrachten kon blijven waarmaken. Onze medewerkers legden daarbij een flinke dosis creativiteit, veerkracht, ondernemingslust, respect, solidariteit en zelfs humor aan de dag. We mogen trots zijn op onze teams! Zeker in dit jaar wilden we hen dit laten weten via alle mogelijke kanalen.

Als we dus twee woorden mogen kiezen om dit aparte hoofdstuk mee te beginnen, dan zijn deze gericht aan degenen die ervoor zorgden dat Infrabel tijdens dit ingrijpende jaar op koers kon blijven: "Bedankt, collega's!"

12 MAART, TOEN ALLES VERANDERDE ...

Zodra de overheid de eerste gezondheidsmaatregelen aankondigde, heeft Infrabel, net als vele andere bedrijven in het land, telewerk opgelegd. Maar aangezien een deel van onze activiteiten niet van thuis uit kunnen worden uigevoerd, hebben we strikte protocollen en veiligheidsmaatregelen ingevoerd om ervoor te zorgen dat de veiligheid en gezondheid van onze medewerkers op het terrein, alsook die van onze leveranciers, gewaarborgd was.

Deze maatregelen behelsden bijvoorbeeld:

- Zeer regelmatig communiceren via e-mail, per post, op het intranet, met name via een speciale pagina, met sinds maart een opvolging van de gestelde vragen per e-mail.
- De verspreiding van praktische fiches over basishygiëne en de verschillende beschermingsmiddelen met zeer duidelijke gebruiksaanwijzingen.
- Het aanbrengen van stickers en andere signalisatie in gebouwen, zodat de verplaatsingsstromen en de hygiënevoorschriften op de verschillende werkplekken zo zorgvuldig mogelijk zouden worden toegepast.
- Verdeling van een pakje mondmaskers en handgel aan elke werknemer.
- Plexiglas wanden in de seinhuizen tussen de medewerkers om de anderhalvemeterregel na te leven.
- De aanleg van een reservepool om te anticiperen op de situatie waarin veel medewerkers door ziekte zouden uitvallen.

Wij hebben ook zeer snel het initiatief genomen om een platform te creëren voor wekelijkse besprekingen met de spoorwegmaatschappijen, de DVIS en onze regulator. Zo kregen wij een duidelijk beeld van de situatie en konden wij waardevolle informatie uitwisselen, zoals de evolutie van het treinverkeer, de afgeschafte treinen, het ziektepercentage onder het personeel, de strategie voor het stilleggen van spoorwerven, enz. Op deze vergaderingen was er ook gelegenheid om te praten over de vernieuwing van de licenties voor treinbestuurders die komen te verstrijken of over de compensatie voor laattijdig geannuleerde treinen.

23 MAART: TREINDIENST VAN NATIONAAL BELANG

Vanaf maandag 23 maart werd een 'Treindienst van Nationaal Belang' ingevoerd. Dat treinaanbod kwam overeen met ongeveer 75 % van het aantal beschikbare plaatsen op een normale weekdag. Die beslissing lag in lijn met de beslissingen op Europees niveau.

Deze noodmaatregel, die rekening hield met de afwezigheidsgraad van het personeel van Infrabel en de NMBS door COVID-19, had een tweeledig doel: enerzijds de continuïteit van de dienstverlening op het volledige Belgische spoornet garanderen en anderzijds een maximaal veiligheidsniveau bieden voor wie zich absoluut met de trein moet verplaatsen.

Wat het internationale reizigersvervoer betreft, werden de spoorwegondernemingen die op dit gebied actief zijn, geconfronteerd met de sluiting van de grenzen voor niet-essentiële trajecten en hadden zij geen andere keuze dan hun aanbod tot het strikte minimum te beperken.

Het goederentransport zag de vraag met 15% dalen, wat een even grote daling van de activiteiten tot gevolg had.

27 MAART: DRINGENDE WERKEN KRIJGEN VOORRANG

Door de verschillende beperkingen op het gebied van personeel en regelgeving moest ook de uitvoering van onze werkzaamheden worden aangepast. Daarom besloten we om van eind maart tot begin juni voorrang te geven aan drie soorten interventies, namelijk aan onderhoudswerken (sporen, bovenleidingen en seinen), dringende vernieuwingswerken en interventies in geval van een incident op het net. Onze teams stonden 24 uur op 24 klaar om in te grijpen. Enkele niet-dringende werkzaamheden werden tijdelijk stilgelegd. De stillegging van de spoorwerven gebeurde volgens bijzonder strikte criteria, waarbij de werven bovenal veilig werden achtergelaten met het oog op een snelle heropstart na de crisis. Dankzij deze strategie kon het goederenverkeer de facto vlotter en zonder omleidingen blijven verlopen.

4 MEI: GELEIDELIJKE VERSOEPELING

Na de eerste lockdown, organiseerden we stap voor stap de weg uit de crisis, in overeenstemming met de federale aanbevelingen om de veiligheid van ons personeel te garanderen (aanpassing van de werkplek, ontsmettingsgel, fysieke beschermingsmaatregelen ...).

Vanaf 4 mei maakte de Treindienst van Nationaal Belang plaats voor een volledige hervatting van het treinverkeer, en dat dankzij een nauwe samenwerking met de NMBS.

We concentreerden ons nog enkele weken op de essentiële werven, maar vanaf 8 mei werden geleidelijk aan ook de andere werven heropgestart. Vanaf 1 juni volgden dan de onderhouds- en vernieuwingswerken.

Sommige werkzaamheden moesten echter worden uitgesteld tot eind 2020, 2021 of 2022. Voor de heropstart in 2020 hebben we voorrang gegeven aan drie soorten werken: veiligheidsgerelateerde werken, werkzaamheden die, als ze niet worden uitgevoerd, kunnen leiden tot onvoorziene infrastructuurbeperkingen (tijdelijke snelheidsbeperking of buitendienststelling), en ten slotte voorbereidende of gefaseerde werkzaamheden voor grote projecten die, als ze niet worden uitgevoerd of vertraging oplopen, de treinplanning in 2021 ernstig zouden verstoren. We willen ook zo veel mogelijk onze verbintenissen voor 2021 met betrekking tot het treinverkeer nakomen.

In mei was er ook de geleidelijke hervatting van de activiteiten, met name de workshops, en het einde van het telewerk voor de kritieke functies.

29 JUNI: BEGIN VAN FASE 4 VAN DE HEROPSTART

Vanaf 29 juni werden alle hoofdgebouwen opnieuw geopend. Daar hoorden twee voorwaarden bij: de hygiëne- en beschermingsmaatregelen toepassen en een maximale bezettingsgraad van 50 % naleven. Zolang telewerk de norm bleef, gold dat ook voor onze medewerkers wiens aanwezigheid op kantoor niet essentieel was.

17 OKTOBER: TELEWERK OPNIEUW VERPLICHT

Toen het aantal besmettingen en ziekenhuisopnames opnieuw toenam, hebben we de door de federale regering opgelegde regels gevolgd. Zo werd telewerk tot nader order de norm voor iedereen die niet per se aanwezig moest zijn op kantoor om zijn werk te kunnen uitvoeren of een opleiding te volgen.

NOODZAKELIJKE STEUN OM DE VERLIEZEN VAN 2020 OP TE VANGEN

Om de verliezen van 2020 door deze gezondheidscrisis op te vangen, besliste de Ministerraad op 3 november om aan Infrabel een financiële compensatie toe te kennen. Deze uitzonderlijke forfaitaire subsidie, die van cruciaal belang is om onze opdrachten van openbare dienst ten gunste van de reizigers en de Belgische economie te kunnen voortzetten, bedraagt voor Infrabel 46,9 miljoen euro.

Duurzaam ondernemen

Iedereen moet werk maken van duurzame ontwikkeling, zowel de burgers als de bedrijven en de overheid. Infrabel beschikt daarbij over een fantastische troef: dankzij onze opdracht spelen we namelijk een sleutelrol in de transitie naar een duurzamere wereld.

Ons bedrijf bouwt uiteraard mee aan duurzame mobiliteit, zowel voor de burgers als voor onze eigen medewerkers van wie bijna tweederde al gebruik maakt van duurzame transportmiddelen (trein, stadsvervoer, fiets ...). Maar niet alleen daarom! Ons beleid rond duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) bestrijkt immers diverse domeinen: van energie-efficiëntie en het behoud van de biodiversiteit, over verantwoord aankopen en circulaire economie tot het promoten van technische beroepen en het streven naar minder ongelijkheid en meer diversiteit en inclusie ...

Het werkterrein is enorm! Ondanks een hectisch 2020 verloren we onze maatschappelijke prioriteiten niet uit het oog en pasten we onze werking aan de nieuwe, virtuelere realiteit aan. Zo konden we in contact te blijven met onze mvo-community en om iedereen te blijven informeren en sensibiliseren over mvo.

ONZE KLIMAATSTRATEGIE IN ACTIE

In het jaar 2020 boekten we een belangrijke vooruitgang in de uitrol van onze klimaatstrategie. Op 12 oktober werd de aftrap gegeven voor de *Belgian Alliance for Climate Action* (BACA), en ook Infrabel wil daar zijn schouders onder zetten. De BACA is een initiatief waarbij Belgische bedrijven en organisaties zich engageren tot ambitieuze klimaatdoelstellingen. Infrabel en de andere deelnemers willen op deze manier het klimaatakkoord van Parijs mee helpen uitvoeren. Als lid van de BACA hebben we ons ertoe verbonden om onze klimaatdoelstellingen wetenschappelijk te laten valideren door internationale experts. Die experts zullen nagaan in welke mate onze acties bijdragen aan de klimaatdoelstellingen van dit akkoord.

Onze ambitie is om te evolueren naar een CO_2-neutrale organisatie. Onze uitdagingen voor de komende jaren zijn onder meer: onze installaties, gebouwen en voertuigen energie-efficiënter maken, projecten ontwikkelen voor groene energie langs onze spoorlijnen en op onze gebouwen en ons verbruik van fossiele brandstoffen verminderen.

HYBRIDE WERKEN: EEN POSITIEVE EVOLUTIE VOOR INFRABEL

De gezondheidscrisis heeft veel zaken afgeremd, maar ook tot nieuwe inzichten geleid. Zo heeft de crisis het debat rond telewerk, een andere schakel in de duurzame mobiliteitsketen, in een stroomversnelling gebracht. We kunnen nu al zeggen dat het ons doel is om gebruik te maken van wat we in 2020 hebben geleerd en dat we telewerk in de toekomst verder willen uitbreiden. Uit een interne enquête die dit jaar afgenomen werd, blijkt dat 75 % van onze collega's voldoening haalt uit telewerk. De modaliteiten moeten uiteraard nog gevalideerd worden en deze evolutie zal ook uitdagingen met zich meebrengen, met name op het gebied van ondersteuning, het wettelijk kader, de werklast en het in evenwicht houden van de work-lifebalans.

In mei 2021 zal ons nieuwe Duurzaamheidsverslag 2019-2020 een gedetailleerd overzicht geven van alle maatschappelijke uitdagingen en projecten van de afgelopen twee jaar. Zo kom je meer te weten over ons mvo-beleid en onze doelstellingen voor duurzame ontwikkeling.


SAFETY
FIRST
by Intrabel
PORTWEST

2. POSITIONERING VAN DE GROEP

Eind 2020 zijn er op het Belgische spoornet 9 erkende goederenoperatoren: Lineas, CFL Cargo, Crossrail, DB Cargo Belgium, Europorte, RailTraxx, SNCF Fret, Rurtalbahn Cargo Nederland en HSL Polska.

De operator Rotterdam Rail Feeding heeft besloten zijn veiligheidscertificaat in 2020 niet te verlengen. De activiteiten van DB Cargo NL worden overgenomen door de nieuwe spoorwegmaatschappij DB Cargo Belgium.

In de sector van het reizigersvervoer telde Infrabel drie klanten: NMBS, Eurostar France en Thi-Factory (Thalys). Eind 2020 telt Infrabel dus voor het goederen- en reizigersvervoer samen 12 klanten.

Het totaal aantal effectieve trein-kilometer[1] voor alle segmenten samen (uitgezonderd de toeristische verenigingen[2] en aangemelde instanties[3]) bedraagt **92,66 miljoen trein-kilometer**, een daling met -6,96 % in 2020 ten opzichte van het jaar voordien.

Het aantal effectieve trein-kilometer voor het segment binnenlands reizigersvervoer (met uitzondering van de toeristische organisaties en de aangemelde instanties) is gedaald (met -4,14 %) en bedraagt zo **77,5 miljoen trein-kilometer**. Deze evolutie is te verklaren door de impact van de covid-19-gezondheidscrisis op het treinverkeer in het jaar 2020.

Wat het internationale reizigersverkeer betreft, is het aantal effectieve trein-kilometer sterk gedaald (-41,35 %) ten opzichte van 2019 om in 2020 uit te komen op **3,31 miljoen trein-kilometer**. Net als bij het binnenlands reizigersvervoer is deze neerwaartse tendens een rechtstreeks gevolg van de impact van de covid-19-crisis.

In 2020 is het aantal effectieve trein-kilometer in het goederenvervoerssegment sterk gedaald (-9,59 %) tot **11,84 miljoen trein-kilometer**. Deze daling is vooral te wijten aan de gevolgen van de gezondheidscrisis op het goederenvervoer per spoor.

[1] Een effectieve trein-km is een trein-kilometer die een trein effectief op het spoornet heeft afgelegd. Een niet-effectieve trein-km is een trein-kilometer die door een spoorwegonderneming werd gereserveerd maar niet werd gebruikt.

[2] Een toeristische vereniging is een organisatie die een bijzonder statuut geniet om, in het kader van de toeristische activiteiten die ze aanbiedt, korte ritten af te leggen op de spoorinfrastructuur. Sinds 2017 rijdt er evenwel geen enkele toeristische vereniging meer op ons spoornet. Het is mogelijk dat er in de toekomst opnieuw toeristische verenigingen op ons spoornet zullen rijden.

[3] Organisatie die op Europees niveau erkend is door de overheid voor het uitvoeren van een beoordeling van conformiteit of geschiktheid van interoperabele onderdelen teneinde een EG-keuringsprocedure van subsystemen (conformiteit met de TSI - Technische specificaties inzake Interoperabiliteit) van het spoorsysteem in de Gemeenschap op te starten.

Het totale bedrag van de heffing[4] voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur (incl. toeristische verenigingen en aangemelde instanties) bedroeg € 707,50 miljoen, een daling met 10,37 %[5] ten opzichte van het jaar voordien. De belangrijkste redenen voor deze daling van de heffing zijn enerzijds de gevolgen die de ongeziene gezondheidscrisis in 2020 voor het spoorverkeer in de verschillende sectoren heeft gehad, en anderzijds de toepassing van een uitzonderlijk commercieel gebaar[6] in verband met covid-19 ten aanzien van de spoorwegondernemingen via de aanpassing van de facturatieregels (niet-effectieve rijpaden worden niet aangerekend).

[4] Het gaat om het bedrag voor de effectieve en niet-effectieve "Your Moves"-heffing, inclusief de administratieve kosten (AK). Hierbij dient te worden benadrukt dat sinds de Beslissing D-2015-11-S van 15 oktober 2015 van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en het arrest van het hof van beroep van 30 november 2016, Infrabel verplicht is om de forfaitaire facturatie van het product "YourShunts" te schrappen. Hierdoor kan de onderneming enkel nog de wettelijke formule toepassen. Omdat het technisch onmogelijk was om deze formule toe te passen, besloot het directiecomité van 17 januari 2017 evenwel om het gebruik van de lokale capaciteit (YourShunts) niet langer te factureren aan de spoorwegondernemingen (SO) totdat er een andere oplossing zou zijn uitgewerkt.

[5] De procentuele daling van de heffing tussen 2019 en 2020 is berekend op basis van constante euro (€2020) om de effecten van de indexering te neutraliseren.

[6] Het commerciële gebaar als gevolg van het niet factureren van de niet-effectieve treinpaden bedraagt 6 miljoen euro voor de periode van 16 maart tot en met 30 september 2020.

3. BELANGRIJKE GEBEURTENISSEN NA DE AFSLUITING VAN HET BOEKJAAR

BUIZINGEN

Het ongeval van Buizingen van 15 februari 2010 staat voor altijd in het collectieve geheugen van ons land en van de spoorsector gegrift. Sinds de tragedie zijn er bijna 11 jaar verstreken: 9 jaar gerechtelijk onderzoek en 2 jaar gerechtelijke procedures krijgen nu met het vonnis in hoger beroep van vrijdag 29 januari hun beslag.

Op 29 januari 2021 heeft Infrabel kennisgenomen van het vonnis van de rechtbank van eerste aanleg van Brussel. Hoewel de rechtbank een strafrechtelijke verantwoordelijkheid bij het ongeval erkent, is ze de advocaten van de onderneming gevolgd in de argumenten die zij naar voren hebben gebracht, zodat het vonnis de toekomstige opdrachten van Infrabel niet langer in het gedrang brengt. De beslissing om hoger beroep aan te tekenen, na een eerste vonnis door de politierechtbank van 3 december 2019, was voor Infrabel een uiterst moeilijke beslissing.

Daarmee wou Infrabel verzekeren dat het zijn spoornet op een veilig en betrouwbare manier kon blijven uitbaten en daarbij ook beantwoorden aan de verwachtingen van zijn klanten op het vlak van spoorcapaciteit.

De teams van Infrabel zullen de slachtoffers van het ongeval van Buizingen nooit vergeten en onafgebroken alles in het werk blijven stellen om de spoorveiligheid verder te verbeteren.

GESCHIL TUC RAIL

De Ondernemingsrechtbank te Brussel heeft op 5 februari 2021 uitspraak gedaan in het kader van een geschil tussen TUC RAIL en een debiteur. De impact van deze uitspraak op het resultaat van TUC RAIL zou het ten laste nemen zijn van een waardevermindering van ongeveer 2 miljoen euro. TUC RAIL onderzoekt de mogelijkheid om beroep aan te tekenen en heeft, in afwachting van een beslissing, geen waardevermindering opgenomen in de cijfers van 2020.

BIJKOMENDE EXPLOITATIEDOTATIE

De ministerraad van 12 februari 2021 heeft beslist om 14,8 miljoen euro toe te kennen aan Infrabel ter compensatie van de verliezen die worden geleden door de coronacrisis. Hiervan dient 1,3 miljoen euro[7] als bijkomende compensatie voor 2020 en 13,5 miljoen euro als compensatie voor de verliezen van het eerste kwartaal 2021. De federale Regering neemt zich voor om in april de financiële situatie van Infrabel opnieuw te bekijken.

[7] Dit bedrag werd niet in de geconsolideerde jaarrekening 2020 verwerkt.

4. OMSTANDIGHEDEN DIE EEN BELANGRIJKE INVLOED OP DE ONTWIKKELING VAN DE GROEP KUNNEN HEBBEN

COVID-19

Een van de elementen die de grootste impact zal hebben op het begrotingsjaar 2020, is uiteraard de huidige covid-19-gezondheidscrisis.

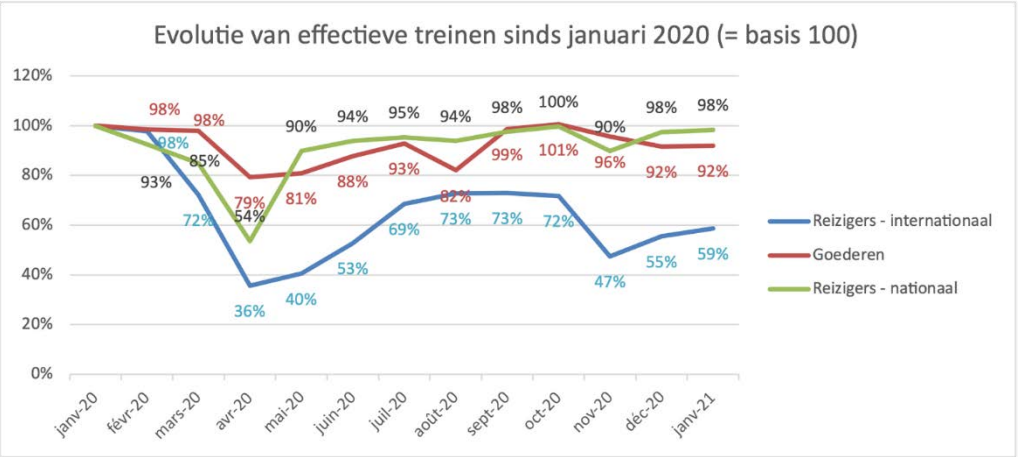
Sinds maart 2020 en de opeenvolgende maatregelen die de regering heeft genomen om de verspreiding van de ziekte in te dammen, is de vraag naar spoorvervoer immers sterk afgenomen.

De lockdownmaatregelen, de sluiting van verschillende bedrijfssectoren, de beperkingen op het nationaal en internationaal reizigersvervoer, of het aanmoedigen van telewerk voor de functies waarvoor dit mogelijk is, zijn allemaal maatregelen die leiden tot een gedragswijziging bij de spoorgebruikers. Zowel de gewoontes van de burgers als de productieactiviteiten van de bedrijven, inclusief de mogelijkheid voor het spoor om zijn gebruikelijk dienstverleningsniveau te verzekeren, hebben hier invloed van ondervonden.

De spoorwegondernemingen pasten bijgevolg hun vervoersaanbod aan door het aantal rijpaden die ze op het spoornet gebruiken, te beperken. Zo werd er vanaf 23 maart 2020 voor het hele binnenlandse reizigersvervoer een Treindienst van Nationaal Belang (TNB) ingevoerd.

De internationale spooroperatoren van hun kant hebben hun aanbod na de sluiting van de landsgrenzen drastisch teruggeschroefd om de treindienst te beperken tot slechts enkele treinen per week. Ook het goederenvervoer kende een terugval als gevolg van de vertraging van de industriële activiteiten.

De onderstaande grafiek geeft de evolutie van het aantal rijpaden weer sinds begin 2020.



Ter compensatie van de verslechterde resultaten is Infrabel dankbaar te kunnen rekenen op de toekenning van 46,9 miljoen euro van de overheid. Een deel van dit bedrag zal worden gebruikt om een commercieel gebaar te stellen ten aanzien van de operatoren, waarbij bepaalde elementen op verzoek van de Staat uit de facturatie aan de operatoren zullen worden geschrapt.

Aangezien de pandemie helaas nog steeds niet bedwongen is, zal zij naar verwachting ook een impact hebben in 2021.

Zonder bijkomende compensatie voor de impact van de crisis op de inkomsten (verlies aan inkomsten) en de uitgaven (kosten die onder meer voortvloeien uit de toepassing van de anderhalvemeterregel op de spoorwerven) van Infrabel, zou de financiële gezondheid van Infrabel verder kunnen achteruitgaan, ondanks alle inspanningen om de kosten van de onderneming onder controle te houden. Net als in 2020 zal Infrabel er uiteraard voor zorgen dat het alle onderhouds- en vernieuwingswerken uitvoert die nodig zijn om de continuïteit van het treinverkeer in alle veiligheid te garanderen.

De ministerraad van 12 februari 2021 heeft beslist om 14,8 miljoen euro toe te kennen aan Infrabel ter compensatie van de verliezen die worden geleden door de coronacrisis. Hiervan dient 1,3 miljoen euro[8] als bijkomende compensatie voor 2020 en 13,5 miljoen euro als compensatie voor de verliezen van het eerste kwartaal 2021. De federale Regering neemt zich voor om in april de financiële situatie van Infrabel opnieuw te bekijken.

EUROPESE ONTWIKKELINGEN

Ook op Europees vlak werd de agenda voor een groot deel bepaald door de covid-19 pandemie en het verzachten van de gevolgen ervan voor o.a. de spoorsector. Zo werd aan de lidstaten de mogelijkheid geboden om tijdelijk een verlaging, kwijtschelding of uitstel van heffingen en reserveringsheffingen toe te staan. Om de economische en sociale gevolgen van de gezondheidscrisis op te vangen, heeft de Europese Commissie de faciliteit voor herstel en veerkracht (RRF - Resilience & Recovery Facility) opgericht, waarbij lidstaten een beroep kunnen doen op leningen en subsidies ter voorbereiding van een groene en digitale transitie. Tegen april 2021 moeten de lidstaten hun nationale relanceplannen indienen, waarbij spoorprojecten ook in aanmerking komen.

De subsidies zullen naar verwachting 337,94 miljard euro en de leningen 385,86 miljard euro bedragen voor de EU als geheel en zijn bedoeld voor de financiering van investeringsprojecten die uiterlijk in 2026 worden uitgevoerd. Voor België is de totale voorlopige enveloppe aan subsidies vastgesteld op 5,93 miljard euro, waarvan 3,65 miljard euro voor de eerste 70% van de RRF (2021-2022) en 2,28 miljard euro voor de resterende 30% (te bevestigen in juni 2022). Daarnaast kan ons land ook gebruik maken van RRF-leningen voor een maximumbedrag van 6,8 % van zijn bruto nationaal product (2019).

Voor Infrabel is de mogelijkheid om naast de klassieke dotatie die het toegewezen krijgt, ook Europese middelen te gebruiken des te belangrijker omdat bij de opmaak van het investerings- en exploitatiebudget voor 2021 is gebleken hoe moeilijk het voor de onderneming is om al haar opdrachten uit te voeren binnen de beschikbare budgetten, temeer omdat haar in december 2020 werd gevraagd een bijkomende besparing van 6,1 miljoen euro op de exploitatiekosten te realiseren. De uitgevoerde arbitrages waren bijzonder moeilijk.

De RRF biedt dus een reële opportuniteit om opnieuw in het spoor te investeren.

De besprekingen over de vraag welke projecten door België zullen worden geselecteerd en voorgesteld zijn nog aan de gang. Op 1 februari 2021 werd het deel van de federale RRF-enveloppe dat aan

[8] Dit bedrag werd niet in de jaarrekening 2020 verwerkt.

de spoorwegen zou worden besteed, geraamd op 365 miljoen euro – dus 275 miljoen euro voor Infrabel - en zou het worden toegekend aan diverse projecten met betrekking tot de verdere versterking van het spoor, de verbetering van de as Brussel-Luxemburg, de doorsteek van Brussel, de toegankelijkheid van stations en treinen en de ondersteuning van de modal shift naar het goederenvervoer per spoor. Er dient nog te worden onderzocht in welke mate deze bijkomende bedragen de behoeften van Infrabel opvangen. Hoewel dit een onmiskenbare steun betekent voor de ontwikkeling van nieuwe infrastructuren, blijft de kwestie betreffende de instandhouding en het onderhoud van het bestaande spoornet een heet hangijzer.

VIERDE SPOORWEGPAKKET

In België werd de technische pijler van het 4de spoorwegpakket omgezet in nationaal recht. Initieel was de uiterlijke omzettingstermijn vastgelegd op 16 juni 2020, maar ingevolge de covid-19 pandemie werd aan de EU-lidstaten een bijkomend uitstel toegekend tot 31 oktober 2020, een modaliteit waar ook in België gebruik van werd gemaakt. Het Vierde Spoorwegpakket is daarmee integraal omgezet in Belgisch recht.

Op 9 december 2020 publiceerde de Europese Commissie in een mededeling haar strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, die moet bijdragen aan de *Green Deal* doelstelling om in 2050 een vermindering van 90% uitstoot van broeikasgassen in de transportsector te behalen. Daarbij wordt vooral ingezet op digitalisering en duurzame alternatieven als het spoorvervoer. Het doel is o.a. een verdubbeling van het hogesnelheidsverkeer tegen 2030 en een verdubbeling van het spoorgoederenvervoer tegen 2050.

Bovendien riep de Europese Commissie 2021 uit tot Europees jaar van de spoorwegen.

2020 stond daarnaast in belangrijke mate in het teken van beleidsevaluaties met het oog op eventuele herzieningen van Europese regelgeving. Infrabel heeft bijgedragen aan de raadplegingen in verband met het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) en er werd een gezamenlijke positie uitgewerkt met de FOD Mobiliteit en Vervoer over de goederencorridors. In 2021 wordt het dan ook uitkijken naar de herziening van de Europese Verordeningen over het TEN-T Netwerk en de goederencorridors per spoor. Daarnaast worden er ook acties aangekondigd om het reizigersvervoer te stimuleren.

Voor wat de spoorgoederencorridors (RFC) in België betreft, werd de RFC North Sea – Baltic op 12 oktober 2020 uitgebreid naar Riga (Letland) en Tallinn (Estland), zoals voorzien in Verordening 913/2010. Daarnaast keurde de Europese Commissie in een uitvoeringsbesluit van 17 december 2020 de verdere uitbreiding van deze corridor naar enerzijds Medyka (Pools – Oekraïense grens) en anderzijds de havens van Zeebrugge en Gent/Terneuzen goed.

Als gevolg van de Brexit, hebben Network Rail en Eurotunnel op 31 december 2020 het EESV RFC North Sea – Mediterranean verlaten.

In het kader van het project "*Timetabling and Capacity Redesign*" (TTR) van RailNetEurope, werd het pilootproject Rotterdam – Antwerpen uitgebreid naar Amsterdam en Parijs. Een nationale "*TTR Implementation Manager*" werd aangeduid en een projectstructuur binnen Infrabel opgezet.

5. RISICO'S WAARAAN DE GROEP IS BLOOTGESTELD

De periode 2017-2020 valt volledig onder een ondernemingsplan dat gevalideerd werd door de raad van bestuur van Infrabel en goedgekeurd werd door de regering.

De opmaak van de budgetten voor 2021, het eerste jaar dat niet onder dit plan valt, bleek wegens de vele uitdagingen een moeilijke opdracht.

Wat de bedrijfskosten betreft, hebben de uitgevoerde arbitrages om opnieuw tot een financieel evenwicht te komen, geleid tot aanzienlijke beperkingen op het vlak van de aanwerving van personeel, aangezien Infrabel het moet stellen met ongeveer 400 personen minder dan het nodig zou hebben om al zijn taken uit te voeren. Dit is bijzonder problematisch omdat de operationele vereisten almaar toenemen (vegetatiebeheer, herziening van de veiligheidsvergunning, cybersecurity, enz.)

Ook op het vlak van investeringen was het tijdens de besprekingen op eieren lopen. Zonder het krachtige signaal van de regering om het Boost-plan te ondersteunen en een bijkomende enveloppe van 75 miljoen euro toe te kennen aan de onderneming, hadden de gevolgen voor het spoornet dusdanig kunnen zijn dat een groot aantal berichten van tijdelijke snelheidsbeperking dienden te worden ingevoerd wegens de slechte staat van de infrastructuur, of zelfs bepaalde assets buiten dienst dienden te worden gesteld.

Dankzij de Europese faciliteit voor herstel en veerkracht zouden er Infrabel extra middelen beschikbaar worden gesteld om de infrastructuur uit te breiden. Het is echter van essentieel belang dat er een duidelijk zicht komt op de federale dotatiebedragen die in de komende jaren aan de onderneming zouden worden toegekend.

Zoals al naar voren kwam in het vorige ondernemingsplan en overeenkomstig de conclusies van de in 2018 uitgevoerde audit over de toestand van het spoornet, zijn de beschikbare middelen voor de instandhouding van het spoornet momenteel ontoereikend. Zonder een verhoging van de daarvoor voorziene dotaties zal het voor Infrabel onmogelijk zijn om het volledige spoornet op lange termijn in zijn huidige omvang en prestaties in stand te houden.

In 2021 dient Infrabel zijn toekomstige beheersovereenkomst met zijn voogdijminister te bespreken. Deze besprekingen zullen de onderneming in staat stellen de door haar aangegane verbintenissen af te stemmen op de middelen die haar voor de komende jaren zijn toegekend. Deze overeenkomst zal waarschijnlijk betrekking hebben op de periode 2023-2032. 2021 en 2022 zullen dus overgangsjaren zijn waarin bijzondere aandacht moet gaan naar de gevolgen van de uitgevoerde arbitrages om de toekomst van de spoorwegen niet in het gedrang te brengen.

Bij de andere risico's zijn er ook juridische en contractuele risico's. In 2019 werd Infrabel in eerste aanleg veroordeeld in het vonnis over het ongeval van 15 februari 2010 in Buizingen. Hoewel het een uiterst moeilijke keuze was, lieten de elementen in het vonnis Infrabel geen andere mogelijkheid dan hoger beroep aan te tekenen tegen het vonnis, aangezien de uitvoering van de maatregelen die het vonnis aanhaalt om de veiligheid van het treinverkeer te verbeteren, een grote impact dreigden te hebben op de rol die het spoor kan spelen in de Belgische mobiliteit. Het proces in hoger beroep vond plaats van 17 tot en met 19 november 2020.

Op 29 januari 2021 heeft Infrabel kennisgenomen van het vonnis van de rechtbank van eerste aanleg van Brussel. De Franstalige rechtbank van eerste aanleg van Brussel heeft in hoger beroep de strafrechtelijke en burgerrechtelijke verantwoordelijkheid van Infrabel bij de treinramp van Buizingen van 15 februari 2015 bevestigd.

Het vonnis is zeer technisch, uiterst gedetailleerd en complex, maar neemt de overwegingen van de eerste rechter, die onder meer als gevolg zouden hebben gehad dat er veel minder treinen op het spoornet zouden kunnen rijden, niet langer in aanmerking. Infrabel en zijn experts nemen de tijd om deze gerechtelijke beslissing in detail te analyseren, maar zijn van oordeel dat het vonnis de opdrachten van de infrastructuurbeheerder en het treinverkeer niet langer ernstig in het gedrang brengt. Desalniettemin onderzoekt Infrabel of er, in afwachting van de volledige uitrol van ETCS in 2025, op sommige plaatsen geen geschikte maatregelen kunnen worden genomen. Met dit vonnis komt er dus een einde aan de gerechtelijke procedure.

De private investeerder in het Diabolo-project heeft een contractueel recht om de publiek-private samenwerking (PPS) voortijdig te beëindigen als het aantal reizigers over een periode van 12 maanden aanzienlijk onder de verwachtingen blijft en als aan verschillende andere contractuele voorwaarden is voldaan. In 2020 werden we door covid-19 geconfronteerd met een sterke daling van het aantal reizigers. Dit is een geval van overmacht en leidt niet tot een voortijdige beëindiging van het contract.

Het aantal reizigers blijft laag, en de private investeerder heeft contractueel het recht om een aanpassing van de reizigerstoeslag te vragen indien het aantal reizigers over een periode van 6 maanden lager ligt dan 85 % van de oorspronkelijke ramingen (of indien redelijkerwijs wordt verwacht dat het lager zal liggen). Indien de Belgische Staat weigert de toeslag aan te passen, kan de privé-investeerder de PPS stopzetten of een schadevergoeding eisen van Infrabel.

Infrabel heeft een aantal belangrijke hangende juridische geschillen, voornamelijk in verband met treinongevallen en aannemersvorderingen, en heeft daarom de nodige provisies aangelegd.



6. ONDERZOEK EN ONTWIKKELING

Dankzij zijn lidmaatschap bij verschillende internationale organisaties, profiteert Infrabel van de innovaties op internationaal vlak die voortvloeien uit onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma's. In de mate van het mogelijke zet de onderneming deze ontwikkelingen om in haar eigen operationele werking. Bovendien stimuleert Infrabel de toepassing van interne innovatieve ideeën in zijn industriële processen.

7. DOCHTERONDERNEMINGEN

Infrabel beschikt eind 2020 over vijf dochterondernemingen waarin het een meerderheidsparticipatie bezit:

- TUC RAIL nv, actief in het domein van spoorstudies en spoorinfrastructuurwerken.
- Het Creosoteercentrum van Brussels nv, actief op het vlak van het impregneren van dwarsliggers (51 %).
- SPV Brussels Port nv.
- SPV Zwankendamme nv.
- SPV 162 sa [9]

Infrabel bezit bovendien diverse deelnemingen in:

- HR Rail NV van publiek recht dat, overeenkomstig het koninklijk besluit van 11 december 2013, de juridische werkgever is van alle personeelsleden.
- Greensky NV en SPS FIN cvba - beide werden opgericht in het kader van projecten voor alternatieve energie, en
- de Liège-Carex ASBL die studies uitvoert over de bouw van een trimodale terminal (lucht, HST en weg) in Liège Airport.

Infrabel is lid van drie Europese Economische Samenwerkingsverbanden (EESV):

- De EESV Rail Freight Corridor North Sea - Mediterranean.
- De EESV Corridor Rhine-Alpine.
- De EESV North Sea - Baltic Rail Freight Corridor.

Deze EESV hebben als doel de bevordering en ontwikkeling van het goederenvervoer over het spoor.

Via deze dochterondernemingen erft Infrabel ook onrechtstreekse deelnemingen in:

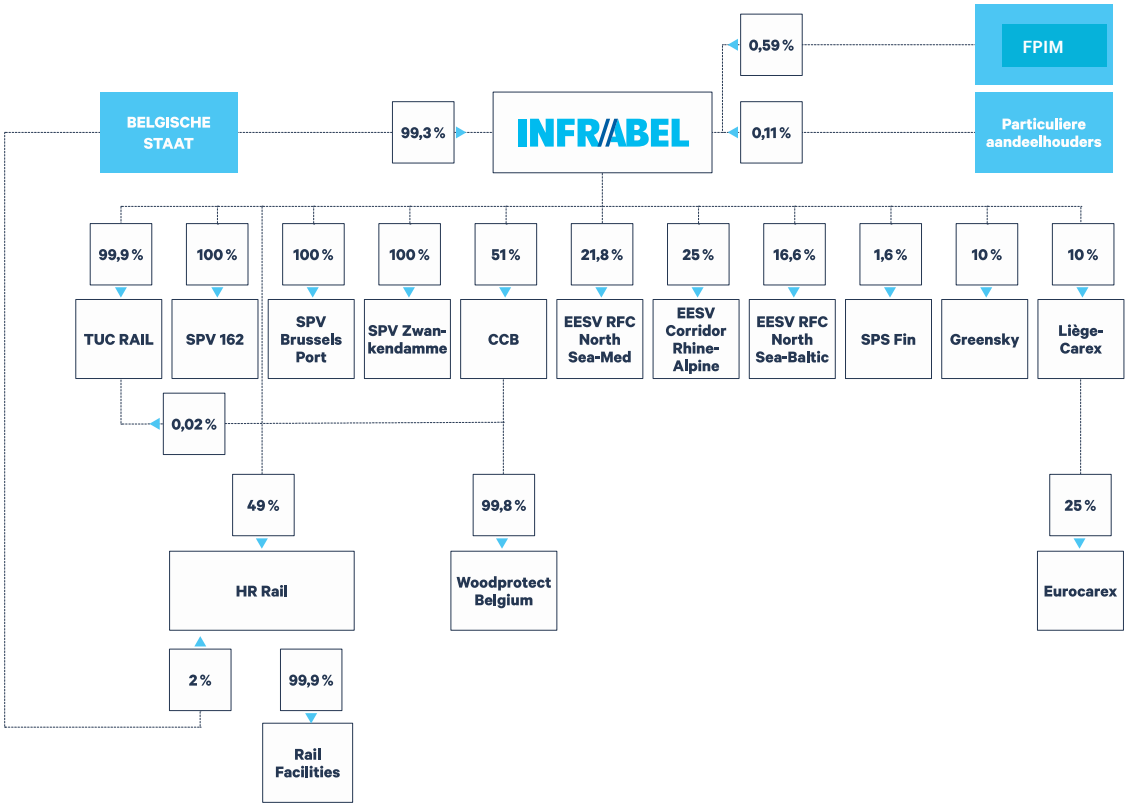
- Woodprotect Belgium NV, actief op het gebied van creosoteren en behandelen van dwarsliggers, inclusief de verwerking van gebruikte dwarsliggers.
- Rail Facilities NV, die "Procurement"-activiteiten verricht ten voordele van actieve of gepensioneerde personeelsleden van Infrabel, de NMBS en HR Rail, alsook ten voordele van hun gezinsleden.
- Eurocarex AISBL, die ijvert voor de totstandbrenging van een hogesnelheidsgoederenvervoer per spoor met aansluiting op luchthavenknooppunten in de landen van de Europese Unie.

[9] De drie SPV zijn projectvennootschappen die de vroegere NMBS-Holding heeft opgericht in het kader van de prefinanciering van verschillende investeringsprojecten door de gewesten.

Hier volgt een overzicht van de deelnemingen van Infrabel met het percentage dat het bezit.

Onderneming	Percentage in handen van Infrabel		
	Rechtstreeks	Onrechtstreeks:	Totaal
TUC RAIL nv	99,98 %	0,02 %	100,00 %
SPV 162 sa	100,00 %		100,00 %
SPV Zwankendamme nv	100,00 %		100,00 %
SPV Brussels Port nv	100,00 %		100,00 %
CCB nv	51,00 %		51,00 %
Woodprotect Belgium nv		50,94 %	50,94 %
EESV Corridor Rhine-Alpine	25,00 %		25,00 %
EESV Rail Freight Corridor North Sea - Mediterranean	21,80 %		21,80 %
EESV North Sea- Baltic Rail Freight Corridor	16,67 %		16,67 %
HR Rail nv van publiek recht	49,00 %		49,00 %
Rail Facilities nv		49,00 %	49,00 %
SPS FIN cvba	1,58 %		1,58 %
Greensky nv	10,00 %		10,00 %
Liège-Carex ASBL	10,00 %		10,00 %
Eurocarex AISBL		2,50 %	2,50 %

Naast deze dochterondernemingen zijn de activiteiten van Infrabel verspreid over verschillende eigen werkzetels.



FINANCIËLE GEGEVENS



1. RESULTATENREKENING

	31/12/2020	31/12/2019
Omzet	940.631.809,17	1.020.364.323,92
Exploitatiesubsidies	174.867.658,63	101.696.360,93
Geproduceerde vaste activa	482.089.028,35	454.721.075,44
Overige bedrijfsopbrengsten	14.161.464,13	21.865.659,00
Bedrijfsopbrengsten vóór kapitaalsubsidies	**1.611.749.960,28**	**1.598.647.419,29**
Aankopen handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	-242.611.347,84	-237.627.168,16
Diensten en diverse goederen	-1.261.307.076,67	-1.260.353.120,96
Personeelskosten	-60.140.837,48	-56.283.609,40
Andere bedrijfskosten	-3.487.110,58	19.514.606,03
Bedrijfskosten vóór afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingsverliezen	**-1.567.546.372,57**	**-1.534.749.292,49**
Bedrijfsresultaat vóór kapitaalsubsidies, afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingsverliezen	**44.203.587,71**	**63.898.126,80**
Kapitaalsubsidies	709.075.176,16	664.347.827,59
Afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingsverliezen	-742.085.361,09	-695.310.857,24
Bedrijfsresultaat	**11.193.402,78**	**32.935.097,15**
Financiële opbrengsten	117.135.255,60	174.492.463,20
Financiële kosten	-153.210.204,41	-173.847.013,33
Deel in het resultaat van de deelnemingen verwerkt volgens de vermogensmutatiemethode	1.043.756,92	339.889,73
Resultaat voor belastingen	**-23.837.789,11**	**33.920.436,75**
Winstbelastingen	-1.027.276,35	-948.690,05
Resultaat van het boekjaar	**-24.865.065,46**	**32.971.746,70**
Actuariële verschillen op verplichtingen na uitdiensttreding	-24.855.692,44	-19.618.474,92
Aandeel in de niet-gerealiseerde resultaten van deelnemingen verwerkt volgens de vermogensmutatiemethode	-2.229.771,61	-1.682.799,98
Reële waarde aanpassingen van financiële schulden voor het eigen kredietrisico	-3.983.306,94	-25.527.708,02
Subtotaal van de elementen die niet naar de resultatenrekening kunnen geherklasseerd worden in toekomstige periodes	**-31.068.770,99**	**-46.828.982,92**
Totaal van de niet-gerealiseerde resultaten	**-31.068.770,99**	**-46.828.982,92**
Totaal van de gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten	**-55.933.836,44**	**-13.857.236,22**
Totaal van de gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten toe te rekenen aan:		
Aandeelhouders van de Groep	-56.245.529,27	-13.926.426,43
Minderheidsbelangen	311.692,83	69.190,22

Bedrijfsresultaat voor kapitaalsubsidies, afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingsverliezen

Het boekjaar 2020 wordt afgesloten met een bedrijfsresultaat voor kapitaalsubsidies, afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingsverliezen van 44,2 miljoen €, tegenover 63,9 miljoen € in 2019, een daling met 19,7 miljoen €.

Deze evolutie wordt verklaard door:

- een stijging van de bedrijfskosten met 32,8 miljoen €,
- gedeeltelijk gecompenseerd door een stijging van de bedrijfsopbrengsten met 13,1 miljoen €.

De stijging van de bedrijfskosten met 32,8 miljoen € kan worden verklaard door de volgende elementen:

- een stijging van de andere bedrijfskosten met 23,0 miljoen €,
- een stijging van de aankopen handelsgoederen, grond- en hulpstoffen met 5,0 miljoen €,
- een stijging van de personeelskosten met 3,8 miljoen €, en,
- een stijging van de diensten en diverse goederen met 1,0 miljoen €.

De stijging van de bedrijfsopbrengsten met 13,1 miljoen € kan worden verklaard door:

- een stijging van de exploitatiesubsidies met 73,2 miljoen €, waaronder de bijkomende staatsdotatie in het kader van de coronacrisis ten belope van 46,9 miljoen € en de stijging van de dotatie voorzien in het correctiemechanisme tussen de infrastructuurvergoeding van NMBS voor haar opdracht van openbare dienst en de dotatie van Infrabel ten belope van 31,9 miljoen €,[10]
- een stijging van de geproduceerde vaste activa met 27,3 miljoen €,
- gedeeltelijk gecompenseerd door een daling van de omzet met 79,7 miljoen €, voornamelijk door een daling van de infrastructuurvergoeding met 73,7 miljoen € als gevolg van de coronacrisis, waaronder 47,1 miljoen € gelinkt aan reizigers nationaal, 22,6 miljoen € gelinkt aan reizigers internationaal en 4,5 miljoen € gelinkt aan het goederenvervoer[11], en
- een daling van de overige bedrijfsopbrengsten met 7,7 miljoen €.

[10] De andere elementen van de exploitatiedotatie daalden met 5,6 miljoen €.
[11] Er was in 2020 ook een stijging van de infrastructuurvergoeding met 0,5 miljoen € gelinkt aan aangemelde instanties (homologatieritten).

Totaal van de gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten

De afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingsverliezen bedroegen 742,1 miljoen €, een stijging van 46,8 miljoen € ten opzichte van 2019. De inresultaatname van kapitaalsubsidies bedroeg 709,1 miljoen €, een stijging van 44,7 miljoen €.

Het financieel resultaat is negatief ten belope van 36,1 miljoen € en is gedaald met 36,7 miljoen € ten opzichte van 2019. De financiële opbrengsten bedragen 117,1 miljoen €, waarvan 33,4 miljoen interestopbrengsten voortvloeiend uit de beleggingen, 79,0 miljoen € ten gevolge van reële waarde aanpassingen, 4,3 miljoen € omrekeningsverschillen en 0,4 miljoen overige financiële opbrengsten. De financiële lasten bedragen 153,2 miljoen €, waarvan 81,6 miljoen € eigenlijke financiële lasten voortvloeiend uit de schulden, 70,0 miljoen € reële waarde aanpassingen, 1,3 miljoen € overige financiële kosten en 0,3 miljoen € omrekeningsverschillen op financiële schulden.

Het aandeel in het resultaat van de investeringen opgenomen volgens de vermogensmutatiemethode is positief ten belope van 1,0 miljoen € (2019: 0,3 miljoen €).

De winstbelastingen bedragen 1,0 miljoen € (2019: 1,0 miljoen €).

Dit leidt tot het resultaat van het boekjaar van -24,9 miljoen € (2019: 33,0 miljoen €).

De niet-gerealiseerde resultaten, ten belope van -31,1 miljoen € (2019: 46,8 miljoen €), zijn het gevolg van de actuariële verschillen op de verplichtingen na uitdiensttreding zowel bij Infrabel als bij HR Rail en de reële waarde aanpassingen van de financiële schulden voor het eigen kredietrisico.

Het totaal van de gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten bedraagt -55,9 miljoen € voor het boekjaar 2020 ten opzichte van -13,9 miljoen € voor het boekjaar 2019.

2. BALANS

	31/12/2020	31/12/2019
Immateriële vaste activa & goodwill	1.474.951.703,10	1.469.692.001,04
Materiële vaste activa	18.646.746.281,18	18.367.275.582,42
Terreinen	*1.618.308.659,90*	*1.610.700.561,10*
Gebouwen	*630.140.144,05*	*608.741.954,98*
Spoorwegconstructies	*5.433.306.076,12*	*5.377.874.910,04*
Spoorweginfrastructuur	*8.415.093.497,80*	*8.222.605.161,09*
Rollend spoorwegmaterieel	*83.845.795,81*	*69.237.382,90*
Diverse installaties en uitrustingen	*623.732.190,24*	*579.370.564,16*
Vaste activa in aanbouw	*1.842.319.917,26*	*1.898.745.048,15*
Deelnemingen verwerkt volgens de vermogensmutatiemethode	9.607.923,83	10.867.438,52
Overige financiële activa	693.723.147,12	657.945.811,62
Vorderingen op meer dan één jaar	1.277.461.831,15	1.126.831.243,18
Afgeleide financiële instrumenten	25.419.131,98	15.309.518,43
Vaste activa	**22.127.910.018,36**	**21.647.921.595,21**
Voorraden	272.885.625,66	261.444.633,43
Handels- en overige vorderingen	401.051.428,36	410.615.105,10
Contractactiva	21.500.717,08	29.001.711,44
Geldmiddelen en kasequivalenten	291.602.488,60	122.865.484,60
Vlottende activa	**987.040.259,70**	**823.926.934,57**
Totaal actief	**23.114.950.278,06**	**22.471.848.529,78**
Kapitaal	982.580.391,67	982.580.391,67
Uitgiftepremies	299.317.752,80	299.317.752,80
Geconsolideerde reserves	-8.630.135,80	48.223.338,06
Eigen vermogen van de Groep	**1.273.268.008,67**	**1.330.121.482,53**
Minderheidsbelangen	4.155.974,83	3.824.555,77
Totaal eigen vermogen	**1.277.423.983,50**	**1.333.946.038,30**
Schulden uit personeelsbeloningen	208.294.944,01	194.609.533,06
Voorzieningen	23.745.909,38	29.850.586,86
Financiële schulden	2.796.910.115,51	2.878.448.101,20
Afgeleide financiële instrumenten	152.729.574,99	158.549.775,01
Overige schulden	441.485.274,47	483.068.791,69
Contractverplichtingen	31.696.038,06	29.144.950,84
Kapitaalsubsidies	16.078.743.789,61	15.609.288.829,58
Langlopende verplichtingen	**19.733.605.646,03**	**19.382.960.568,24**
Schulden uit personeelsbeloningen	81.300.931,13	69.477.494,60
Voorzieningen	50.094.975,44	51.174.514,63
Financiële schulden	564.540.704,32	244.767.165,56
Afgeleide financiële instrumenten	7.028.660,87	759.289,07
Handelsschulden	553.547.250,47	543.334.589,36
Belastingen en andere taksen	1.709.201,51	3.448.650,83
Sociale schulden	12.643.005,38	10.941.368,80
Overige schulden	54.129.427,09	29.875.978,74
Contractverplichtingen	76.775.767,75	142.630.951,08
Kapitaalsubsidies	702.150.724,57	658.531.920,57
Kortlopende verplichtingen	**2.103.920.648,53**	**1.754.941.923,24**
Totaal eigen vermogen en passiva	**23.114.950.278,06**	**22.471.848.529,78**

Het geconsolideerde balanstotaal van de Groep op 31.12.2020 bedraagt 23.114,9 miljoen €, een stijging van 643,1 miljoen € tegenover vorig jaar.

De balansstructuur blijft gekenmerkt door een belangrijk deel vaste activa (22.127,9 miljoen €). Dit zijn voornamelijk materiële vaste activa (18.646,7 miljoen €), maar ook immateriële vaste activa en goodwill (1.475,0 miljoen €), waaronder het exploitatierecht (1.140,2 miljoen €), vorderingen op lange termijn (1.277,5 miljoen €), overige financiële activa (693,7 miljoen €), afgeleide financiële instrumenten (25,4 miljoen €) en deelnemingen verwerkt volgens de vermogensmutatiemethode (9,6 miljoen €).

De stijging van de materiële vaste activa met 279,5 miljoen € is toe te schrijven aan de gerealiseerde investeringen in 2020.

De stijging van de vorderingen op meer dan één jaar met 150,6 miljoen € is voornamelijk het gevolg van het boeken van een vordering op de overheid voor de hieronder vermelde nieuwe lening bij het Agentschap van de Schuld gedeeltelijk gecompenseerd door herclassificaties naar de korte termijn.

De rest van de activa wordt gevormd door de vlottende activa (987,0 miljoen €) die voor 401,0 miljoen € bestaan uit vorderingen, voor 291,6 miljoen € uit geldmiddelen en kasequivalenten, voor 272,9 miljoen € uit voorraden en voor 21,5 miljoen € uit contractactiva.

Het passief wordt gevormd door 1.277,4 miljoen € eigen vermogen, waarvan 4,2 miljoen € aan minderheidsbelangen, en voorts 19.733,6 miljoen € aan langlopende verplichtingen en voor 2.103,9 miljoen € aan kortlopende verplichtingen.

De langlopende en kortlopende verplichtingen bestaan uit kapitaalsubsidies voor 16.780,9 miljoen €, financiële schulden met inbegrip van de afgeleide financiële instrumenten voor 3.521,2 miljoen €, voorzieningen en schulden uit personeelsbeloningen voor 363,4 miljoen € en de andere schulden, zoals handelsschulden, sociale schulden, belastingen, overige schulden en contractverplichtingen, voor een totaal van 1.172,0 miljoen €.

De stijging van de financiële schulden met inbegrip van de afgeleide financiële instrumenten met 238,7 miljoen € is het gevolg van een lichte schommeling van de reële waarde aanpassingen op deze schulden en een nieuwe schuld bij het Agentschap van de Schuld voor de prefinanciering van de afwerking van de GEN-werken in Wallonië.

Opgemaakt te Brussel op 20 april 2021

De voorzitter van de raad van bestuur

Gedelegeerd bestuurder

CORPORATE GOVERNANCE



Voor de gegevens omtrent "Corporate governance" en het remuneratieverslag verwijzen we naar het statutair jaarverslag van Infrabel.