



Geconsolideerd Jaarverslag 2021

aan de aandeelhouders

Infrabel.be





**GECONSOLIDEERD JAARVERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR
AAN DE ALGEMENE VERGADERING VAN AANDEELHOUDERS VAN 18 MEI 2022**

Dit geconsolideerd jaarverslag wordt vastgesteld overeenkomstig de artikels 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 2021.







Inhoudstafel

Editoriaal	5
Toestand van de Groep.....	7
1. Onze prioriteiten staan centraal in de markante gebeurtenissen	8
2. Positionering van de Groep.....	54
3. Belangrijke gebeurtenissen na de afsluiting van het boekjaar	55
4. Omstandigheden die een belangrijke invloed op de ontwikkeling van de Groep kunnen hebben	56
5. Risico's waaraan de Groep is blootgesteld	58
6. Onderzoek en ontwikkeling	60
7. Dochterondernemingen	61
Financiële gegevens	65
1. Inleiding.....	66
2. Resultatenrekening.....	67
3. Balans.....	71
Corporate Governance.....	73





EDITORIAAL

We hoopten in 2021 iets meer te kunnen terugkeren naar het oude normaal, ook op de werkvloer, maar niets was minder waar. Het werd opnieuw een bewogen jaar voor Infrabel...

In de strijd tegen het coronavirus zijn onze teams zich blijven aanpassen aan de coronamaatregelen. Daarbij zorgden ze er ook voor dat onze onderneming haar essentiële opdrachten verder kon vervullen en dat haar activiteiten hier niet onder leden. Ik bedank alle collega's van Infrabel voor hun ongehooflijke geduld en inzet waarmee ze nu al twee jaar lang, dag in dag uit, van thuis uit, in de sporen of in onze seinhuizen, het beste van zichzelf hebben gegeven om de bevolking en de economie van ons land een veilig, performant en duurzaam spoornet te bieden.

2021 stond helaas ook in het teken van de vreselijke overstromingen die tijdens de zomermaanden ons land teisterden en zware gevolgen hadden voor onze infrastructuur. Onze teams stonden voor de loodzware opdracht om de enorme schade op meerdere plaatsen van het spoornet te herstellen. Ik was persoonlijk enorm onder de indruk van de golf van solidariteit die na deze tragische gebeurtenis onder de collega's op gang kwam: collega's gooiden hun werkplanning om en/of wijzigden hun persoonlijke plannen om de teams in de getroffen gebieden bij te staan, terwijl anderen creatieve oplossingen boden om de getroffen bevolking te helpen.

2021 was ook het Europees Jaar van het Spoor, een initiatief van de Europese Unie om het treinverkeer in Europa te promoten. Het spoor is immers een van de oplossingen van de toekomst om een duurzaam en verantwoord vervoer uit te bouwen. Tegen 2030 zal het goederenvervoer in alle vervoersmodi samen met nog eens 30% toenemen. Het is dus vandaag meer dan ooit belangrijk dat we de juiste keuzes maken om de modal shift van de weg naar het spoor te bevorderen. Samen met onze klanten en partners moeten we ervoor zorgen dat we over alle nodige middelen beschikken om daarin te slagen.

Wat ben ik fier, ten slotte, dat onze Infrabel Academy, de eerste spooreschool in België, dit jaar officieel zijn deuren opende. Via kwaliteitsvol onderwijs en een state-of-the-art uitrusting leren onze medewerkers en toekomstige collega's in dit expertisecentrum alle kneepjes van het spoorvak. Het is een unieke en heel bijzondere leeromgeving die, zo hoop ik, de meest gedreven kandidaten zal kunnen overtuigen om bij ons te komen werken.

Onze onderneming heeft in 2021 een heel mooi parcours afgelegd en dingen gerealiseerd waar ik bijzonder trots op ben. We zetten onszelf met tal van innovatieve projecten op de kaart en maakten ambitieuze doelstellingen waar. Ik ben ook heel blij een onderneming te mogen leiden die de kernwaarden innovatie, diversiteit en duurzaamheid hoog in het vaandel draagt. Laten we op hetzelfde elan verder gaan zodat Infrabel als mobiliteitsspeler verder kan blijven bouwen aan de samenleving van morgen.

Benoît Gilson
Gedelegeerd bestuurder





OPMERKING:

Sommige illustraties in het geconsolideerd jaarverslag dateren van voor de coronacrisis. De foto's die in 2021 zijn genomen, zijn genomen met inachtneming van de geldende coronamaatregelen en afstandsregels.



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 2021 en linkt deze aan de strategische prioriteiten van Infrabel vermeld in 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 voor de Mobility as a Service



Duurzaam ondernemen



Onderbouwde economische keuzes maken





Januari // Februari



SPOOR OOST: DE GROOTSTE Vernieuwingsoperatie van Antwerpen

In januari startte Infrabel met een van de grootste vernieuwingsoperaties van 2021 op het hoofdspoor in Antwerpen. Het opzet van deze operatie was de vernieuwing van 17 wissels (en bepaalde delen van de bovenleiding en seininrichting) op de strategische sporenbundels in Spoor Oost (site nabij het Antwerpse Sportpaleis en de Sinksenfoor). Dwars door deze bundels lopen er bovendien twee belangrijke hoofdspoorlijnen: een naar de haven van Antwerpen (L27A) en de andere naar Nederland (L12).

Deze vernieuwing was nodig omdat de bestaande spoortoestellen aan het einde van hun levensduur waren. Op de nieuwe wissels kan een snelheid van 90 km/h gehaald worden (tegenover 20 km/u op de oude wissels), wat zorgt voor een vlotter treinverkeer. In totaal investeert Infrabel €4 miljoen in de Antwerpse spoorinfrastructuur.

Deze infrastructuur is een strategisch spoorknooppunt, zowel voor goederen- als reizigerstreinen. Doordat er ook een krappe timing was om alles tijdig klaar te krijgen (negen opeenvolgende week-ends), leverden onze teams een ware krachttoer om te verzekeren dat de haven van Antwerpen veilig en vlot bereikbaar bleef. Ze hebben namelijk verschillende tussenfases uitgewerkt waarbij de bestaande sporen na elk werkweekend werden aangesloten op de vernieuwde infrastructuur.

VIJFTIEN VISSERSBONDEN STAAN IN VOOR HET BEHEER VAN WAALSE WATERLOPEN

Van oudsher valt, net als het geval is voor alle grondeigenaars in Wallonië, het beheer van de oevers van de kleine waterlopen die grenzen aan onze terreinen, net als het recht om tot het midden van deze waterlopen te vissen, ook onder de verantwoordelijkheid van de Spoorwegen. Sinds januari 2021 werd dit beheer overgedragen aan het Maison wallonne de la pêche dat een vijftiental visserijbonden verenigt.

EEN GOEDE ZAAK VOOR HET MILIEU ... EN DE VEILIGHEID

Deze beslissing is om meerdere redenen interessant. Enerzijds kan Infrabel zich zo focussen op zijn kernopdracht, met name de uitbating van het spoornet. Dankzij deze raamovereenkomst kunnen we bovendien ook gebruik maken van de specifieke knowhow van deze partner. Waterlopen zijn immers unieke, waardevolle ecosystemen die we in stand moeten houden. Met het Maison wallonne de la pêche streven we naar een coherenter en doeltreffender beheer van het visbestand.

Uiteraard gaat de veiligheid van het spoornet altijd voor. De vissersbonden moeten wel nog bepalen, in overleg met de teams van Infrabel, welke plaatsen geschikt zijn voor de hengelsport en welke andere een risico vormen omdat ze te dicht bij de sporen liggen.

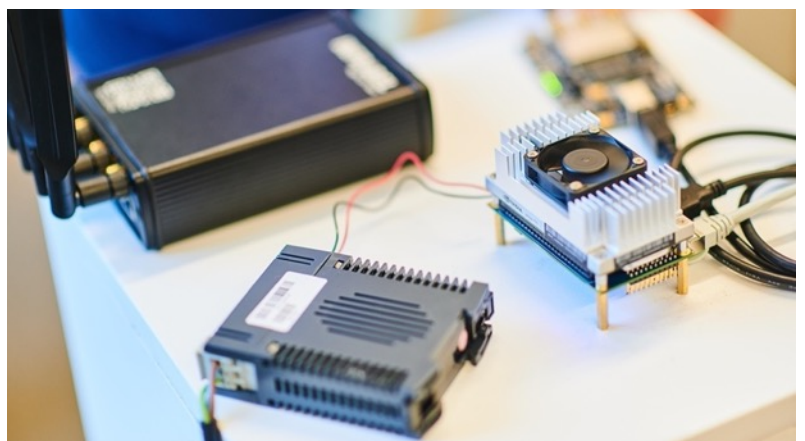
Het beheer van de waterwegen is een regionale bevoegdheid. Voor Vlaanderen en Brussel heeft Infrabel nog geen vraag in die richting van de visserijbonden gekregen. Er wordt nu evenwel onderzocht of het opportuun zou zijn om ook in de andere Gewesten dergelijke samenwerkingen op te zetten.



GSM-R: EINDE VAN EEN VAN DE GROOTSTE PROJECTEN VAN DE IT-DIENST

Begin 2021 werd de omschakeling van het volledige radiotoegangsnetwerk afgerond en kwam er zo een einde aan de migratie van het centrale netwerksysteem GSM-R naar een technologie die een stuk stabiel en betrouwbaarder is.

Het GSM-R-netwerk is een mobiel radio-netwerk dat door Infrabel werd uitgerold en specifiek voor spoorwegtoepassingen is ontworpen. Het vormt de ruggengraat van het telefoonverkeer tussen de treinen die op het spoornet rijden en de verkeersleiders die het treinverkeer in goede banen leiden. We hebben het vanaf de jaren 2000 uitgerold, na het ongeval in Pécrot (Waals-Brabant) in 2001, om de exploitatieveiligheid te verhogen.





Ons IT-team werkte geruime tijd aan de migratie van ons GSM-R-netwerk naar een krachtigere en betrouwbaardere technologie. Dankzij deze noodzakelijke omschakeling is ons nieuw systeem nog robuuster en stabiel. Bovendien ondersteunt deze nieuwe technologie de datacommunicatietoepassingen die we bijvoorbeeld nodig hebben voor ETCS niveau 2, dat momenteel wordt uitgerold op ons spoornet.



GROEN LICHT VOOR HET MASTERPLAN SAFER-W

Eind januari heeft de raad van bestuur van Infrabel het Masterplan Safer-W goedgekeurd. Het doel van dit ambitieuze programma is om een reeks maatregelen en procedures te automatiseren en betrouwbaarder te maken zodat het risico op menselijke fouten beperkt wordt en de werkomgeving nog veiliger wordt.

Het is immers zo dat het personeel dat in de sporen en vaak tussen de treinen door werkt, hoofdzakelijk wordt beschermd door menselijke middelen (procedures, schildwachten). Dat kan tot gevaarlijke situaties leiden bij een menselijke fout op het terrein of in het seinhuis. Safer-W is een project dat met de teams op het terrein wordt aangestuurd en waarvoor de verschillende directies hun krachten bundelen. Zo werken zij aan verschillende oplossingen om het risico te beperken dat een trein de werfzone binnenrijdt. Het aantal veiligheidsincidenten gelinkt aan veiligheidsprocedures moet tegen eind 2025 verminderen met 15 procent en tegen eind 2030 met 50 procent.



TREINRAMP VAN BUIZINGEN: EINDE VAN DE GERECHTELIJKE PROCEDURE

Elf jaar na de tragedie, een periode die voor de families van de slachtoffers altijd bijzonder pijnlijk zal blijven, heeft de Brusselse rechtbank van eerste aanleg op 29 januari een uitspraak gedaan. Hoewel de rechtbank een strafrechtelijke verantwoordelijkheid bij de totstandkoming van het ongeval erkent, heeft ze een redelijk oordeel geveld in die zin dat het de normale en veilige werking van ons spoornet niet significant in het gedrang heeft gebracht.

Infrabel had immers hoger beroep aangetekend na een eerste vonnis door de politierechtbank op 3 december 2019. Met deze uiterst moeilijke beslissing 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 overwegingen in het eerste vonnis zouden onder meer als gevolg hebben gehad dat er veel minder treinen op het spoornet zouden kunnen rijden. Aangezien de gerechtelijke beslissing van eind januari onze opdrachten niet ernstig in het gedrang bracht, komt er voor Infrabel met dit vonnis dus een einde aan de gerechtelijke procedure.

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





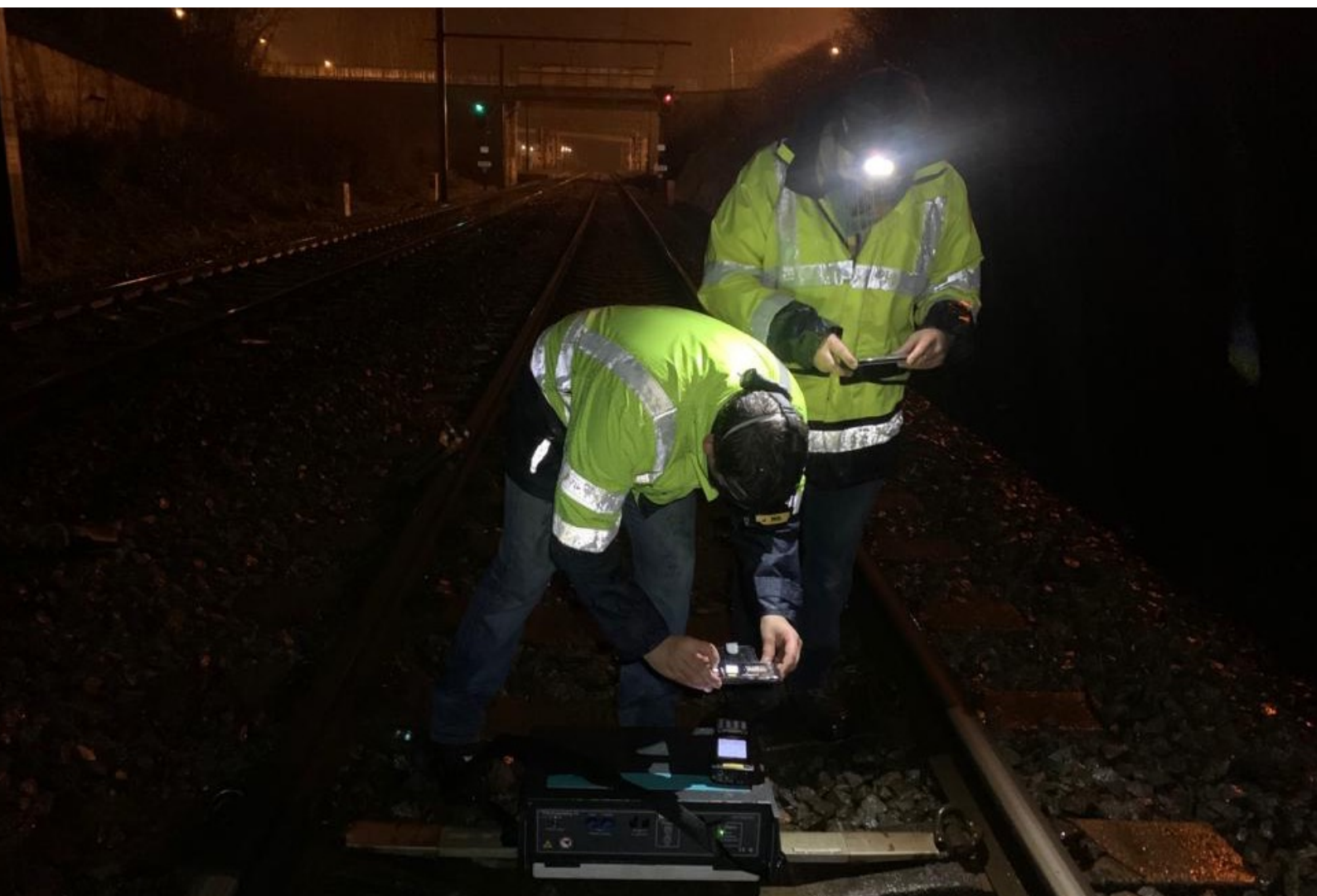
ETCS: 15 PROJECTEN IN 2021

Het Europees treincontrolesysteem ETCS vormt een cruciale schakel in de veiligheid van het spoornet en is dan ook een van onze belangrijkste strategische projecten. Het European Train Control System is een systeem dat de snelheid en lokalisatie van een trein automatisch opvolgt. Dankzij dit systeem is het risico dat een trein door een rood sein of tegen overdreven snelheid rijdt veel kleiner. ETCS, dat dé standaard moet worden in heel Europa, speelt bovendien een belangrijke rol in de ontwikkeling van een interoperabel en veilig Europees spoornet.

39% TEGEN EIND 2021

Eind 2021 heeft Infrabel zijn doelstelling bereikt om 39% van zijn spoornet uit te rusten met het ETCS-veiligheidssysteem. Hiervoor stonden in 2021 15 ETCS-projecten op het programma, goed voor 627 bijkomend uit te rusten km spoor. Zo werd eind januari tussen La Louvière en Binche 32 km van ons spoornet uitgerust met ETCS niveau 1 Full Supervision werd de lijn tussen Dendermonde en Jette in maart uitgerust met ETCS-2.

De uitrol van ETCS vergt tal van studies en voorbereidende werken die vaak 's nachts plaatsvinden (plaatsing van kabelgoten, kabels, bakens, aanpassingen aan de bekabeling in de ketens, ...). Naast de 15 voorziene projecten werkten onze teams ook aan de voorbereiding van de projecten voor 2022 en daarna!





SPECTACULAIRE WERKEN IN HANSBEKE EN HET STATION VAN OOSTKAMP

Voor de werkzaamheden voor de aanleg van het derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge was het weekend van 6 en 7 februari een bijzonder druk weekend. In Hansbeke (Deinze) werd na maandenlange voorbereiding de laatste tunnelkoker (van 18 bij 12 meter!) centimeter per centimeter onder de sporen geschoven ter hoogte van de voormalige overweg in Hansbekedorp.

Ook in het station van Oostkamp werd een belangrijke mijlpaal bereikt. Het station werd grondig vernieuwd om het comfortabeler te maken voor de reizigers. Zo werden de perrons verhoogd, werd de verlichting vernieuwd, werden nieuwe schuilhuisjes en zitbanken geplaatst, werd een nieuwe onderdoorgang en een overdekte fietsenstalling gebouwd en werden de aangrenzende straten heringericht. Dankzij deze werkzaamheden is het station nu helemaal klaar voor de aanleg van de twee nieuwe sporen.

De aanleg van twee bijkomende sporen moet de kustregio vlotter bereikbaar maken vanuit het binnenland en komt ook het goederenverkeer ten goede. Als alles volgens planning verloopt, zouden de derde en vierde perrons volledig klaar moeten zijn tegen eind 2024.

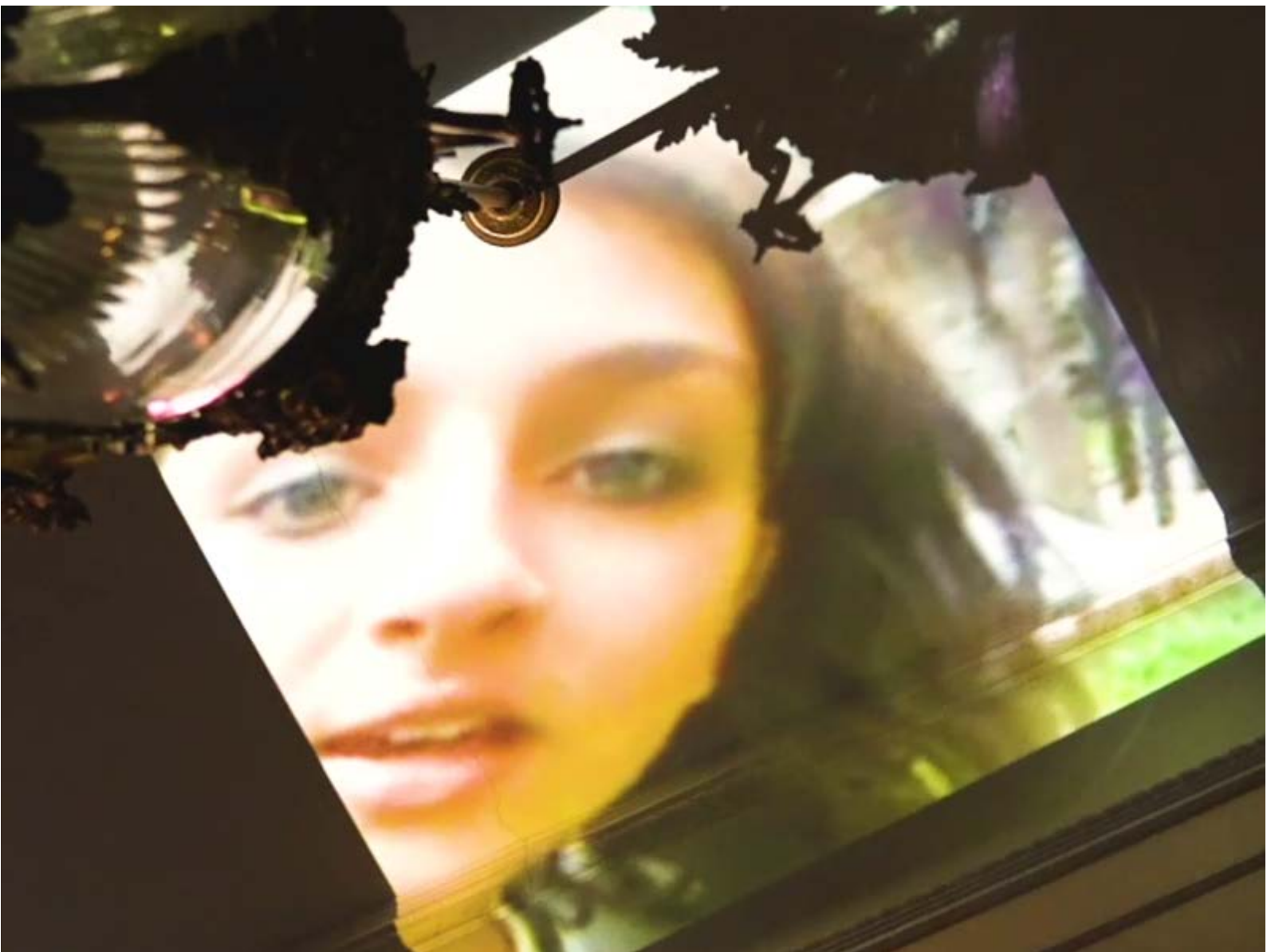


CHARLOTTE, 12 JAAR OUD EN EEN ONVOLTOOID VERHAAL

Op 24 juli 2014 besliste Charlotte een selfie te nemen op de spoorlijn Ottignies-Brussel. Het werden haar laatste foto's. Ze werd aangereden door een trein. Carla, haar mama, vertelt het onvoltooide verhaal van Charlotte, een jong meisje dat voor altijd 12 jaar zal zijn. Dit drama stond centraal in de sensibiliseringscampagne die Infrabel in februari 2021 lanceerde.

We noemden de campagne "Unfinished Stories". Ze werd gebaseerd op waargebeurde verhalen, zodat onze boodschap echt zou opgemerkt worden door het publiek. In plaats van schokkende beelden te laten zien, brachten we een campagne met emoties en empathie zonder de harde realiteit uit de weg te gaan. Het doel is om een boodschap mee te geven die voor altijd blijft hangen: achter elk dodelijk ongeval schuilen menselijke drama's, families, vrienden ...

Deze pakkende oproep om nabij de sporen altijd op een veilige afstand van de sporen te blijven, liet ook de juryleden van Video Experience Day niet onberoerd. Onze campagne won dan ook de prijs in de categorie 'Awareness'.





TWEE COLLEGA'S REDDEN EEN JONGE FIETSER

Soms komen onze collega's in onvoorspelbare situaties terecht die een flinke dosis koelbloedigheid vragen!

Op 12 februari hielpen twee technici van het LCI van Jemelle een fietser van 13 à 14 jaar die waarschijnlijk was uitgegleden op een laag ijs. Ze waren met hun dienstwagen op weg toen ze iemand zagen liggen langs de kant van de weg. Ze troffen er de jongen bewusteloos en onderkoeld aan. Deze technici werken in hoogspanningsposten en zijn dus opgeleid om te weten welke levensreddende gebaren ze moeten stellen bij een elektrisering. Dankzij de EHBO-opleiding die ze bij Infrabel kregen, wisten ze wat hen te doen stond. Ze bedekten de tiener met het reddingsdekken uit hun handschoenkastje, verwittigden de hulpdiensten en verwittigden de vader van de jongen en stelden hem gerust.

Het was een dag die ze niet snel zullen vergeten!



MODERNISERINGSWERKEN OP TIEN METER ONDER DE SCHELDE

Infrabel werkte tijdens de krokusvakantie van 2021 aan de verdere modernisering van de Kennedypoorttunnel in Antwerpen. Enkele meters onder de Schelde ligt de Kennedypoorttunnel die de linker- met de rechteroever van Antwerpen verbindt. De tunnel vormt een strategisch punt op de drukke spoorlijn tussen Antwerpen en Gent. De ruim 50 jaar oude tunnel wordt gefaseerd uitgerust met de modernste veiligheidstechnieken. De werkzaamheden hiervoor startten in 2013 en zullen afgerond zijn in 2023. Infrabel investeert meer dan 45 miljoen euro in deze belangrijke modernisering.

NEGEN OPEENVOLGENDE DAGEN

Het was zeer uitzonderlijk dat de tunnel gedurende 9 dagen dicht ging voor alle treinverkeer. Het voordeel hiervan was dat er veilig kon gewerkt worden. Onze teams vervingen 3,5 km aan dienstpaden (verdubbeld in breedte zodat de mensen langs deze dienstpaden veilig en snel geëvacueerd kunnen worden bij een incident) en kabelgoten. Deze laatste bevinden zich naast de sporen en zijn zo ontworpen dat ze de verschillende soorten kabels gescheiden houden. Dat is essentieel voor de brandveiligheid want sommige kabels mogen niet naast elkaar liggen. Ten slotte werden de nooduitgangen die uitgeven op de wegtunnel breder gemaakt om ze aan te passen aan de hedendaagse normen.





IJSVORMING IN ONZE TUNNELS!

Wanneer een koudegolf over het land trekt, moeten we de gevolgen ervan voor onze spoorwegen nauwlettend in de gaten houden. Deze winter deden we dat ook voor onze tunnels waar zich een nogal indrukwekkend fenomeen voordeed. In een aantal tunnels hadden zich lange ijspegels en ijsblokken gevormd als gevolg van hevige regenval en temperaturen die daarna onder het vriespunt lagen. Sommige blokken ijs waren wel drie meter hoog en 80 cm breed, en in sommige tunnels bedekte het ijs zelfs volledige wanden van de tunnel! Onze collega's gebruikten ijsbijlen, schoppen en zelfs een autorail en een koevoet om al het ijs te verwijderen voordat het schade kon veroorzaken.



GEN-PROJECT: 300 COLLEGA'S AAN HET WERK IN OTTIGNIES

Van 13 tot 21 februari waren bijna 300 collega's in de weer om 5 nieuwe wissels te plaatsen, een brug te moderniseren en de bovenleiding te vernieuwen. Deze eerste grote fase van de GEN-werken is symbolisch belangrijk, maar is ook essentieel voor het verdere vervolg van de werken: deze sporen ten zuiden van Ottignies vormen immers het allereerste Waalse baanvak dat tegen december 2023 klaar moet zijn.

Het was trouwens de eerste keer sinds de heropstart van de werken dat we voor een week het treinverkeer op een lijn volledig onderbraken.

Het GEN (Gewestelijk Expresnet) bestaat uit vijf spoorassen die in een straal van 30 km rond Brussel viersporig worden gemaakt. Door de spoorcapaciteit te verdubbelen, kunnen de sneltreinen op de twee middelste sporen rijden. De lokale treinen kunnen dan op de buitenste sporen blijven rijden.



MASSIFICATIE VAN WERKEN

Wat de werf van Ottignies bijzonder maakt, is dat we tijdens de uitbreidingswerken tegelijkertijd ook vernieuwingswerken uitvoeren. Via massificatie, dus door alle werken tezelfdertijd uit te voeren, beperken we de impact op het treinverkeer en hoeven we de lijn niet meermaals te onderbreken.

Op de werf van Ottignies was het een en al bedrijvigheid, aangezien onze collega's van TUC Rail, de mensen van Infrabel en de aannemers onafgebroken aan het werk waren op drie verschillende plaatsen. Maar naast deze werf zijn ook heel wat andere departementen van Infrabel betrokken bij de uitvoering van het GEN-project: voor de studie van de seininrichting, de indienststelling van de nieuwe sporen of de vervaardiging en levering van de wissels. Voor dit langdurige project is een nauwe samenwerking van essentieel belang.





EEN VAN DE OUDSTE SEININRICHTINGSSYSTEMEN VAN ONS LAND GAAT DIGITAAL

Op 20 februari plaatsten onze teams 40 nieuwe seinen op de lijn Melle-Zottegem (L122). Dit is een nieuwe stap in de digitalisering van een van de oudste seininrichtingssystemen van ons land. Andere lijnen die de L122 kruisen, zoals de L50 Brussel-Gent, zijn reeds klaar voor de uitrol van ETCS. De vervanging van het oude seininrichtingssysteem van de L122 was dan ook absoluut noodzakelijk. De werken zullen duren tot april 2022 en de totale investering bedraagt zo'n 7,5 miljoen euro.





EEN UITVINDING "MADE BY INFRABEL" OM ONS TE WAARSCHUWEN BIJ EEN STORING

Een werkgroep van Infrabel ontwikkelde een nieuw diagnosesysteem dat de technische teams waarschuwt bij een storing. Het bijzondere aan deze uitvinding is dat ze energie terugwint uit de sporen en dus zelfvoorzienend is in elektriciteit.

Men stond echter voor een probleem: elk baanvak op het spoornet is uitgerust met een groot aantal sensoren en andere diagnosesystemen die elk een specifieke functie vervullen, namelijk de veiligheid verhogen en de stiptheid van de treinen verbeteren. Aangezien deze sensoren niet in de buurt van een elektrische installatie liggen, is de herstelling ervan bij een storing een tijdrovende klus. Een team boog zich over het probleem en ontwikkelde een automatisch controlesysteem dat vanop afstand diagnoses doorstuurt en via de spoorstaven van stroom wordt voorzien. Een groene, slimme en efficiënte oplossing!



Intelligente camera's in de strijd tegen risicogedrag op het spoor

Zelfdoding op het spoor blijft een delicate problematiek waarvoor Infrabel tal van preventieve maatregelen neemt. Camera's die in het kader van een pilootproject waren geplaatst in Duffel en Brugge-Sint-Pieters, konden begin 2021 twee potentiële zelfdodingen vermijden door automatisch een alarm uit te sturen naar de "Control Room" van de NMBS. In één van beide gevallen werd beslist om de treinen tegen een lagere snelheid te laten rijden en in het andere om het treinverkeer volledig stil te leggen. In beide gevallen kwam de lokale politie ter plaatse om zich over de persoon te ontfemen.

Sinds februari zijn de vier stations van Mortselt, alsook dat van Luik-Carré en Luik-Sint-Lambertus uitgerust met thermische camera's en bewegingscamera's. Wanneer iemand te dicht tegen de sporen komt, klinkt een waarschuwingsboodschap in drie talen om de zone zo snel mogelijk te verlaten.

Tot slot werd in Leper een camera van de volgende generatie getest. Met behulp van artificiële intelligentie analyseert de computer de beelden en leert hij aan de hand van eerdere situaties om alarmen uit te sturen.





DIVERSE, GEAVANCEERDE OPLOSSINGEN OM LEVENS TE REDDEN

De verschillende teams van Infrabel werken nauw met elkaar samen en analyseren het risicogedrag en de specifieke locaties om te bepalen welke technologie op die plaats het best gebruikt wordt.

Naast het plaatsen van camera's zijn er ook nog andere maatregelen mogelijk. Zo worden bijvoorbeeld afsluitingen en blue lights met kalmerende werking geplaatst op zogenaamde hotspots, dit zijn de risicozones.

Naast deze technische maatregelen werkt Infrabel samen met het Vlaams Expertisecentrum voor Suicidepreventie (VLESP) en de universiteiten ULB en KUL om de methodologie rond hotspots te verfijnen en meer inzicht te verkrijgen in risicogedrag.





GROENE DWARSLIGGERS: EEN EUROPESE PRIMEUR

De lijn tussen Puurs en Antwerpen werd bij de vernieuwing van het spoor gedeeltelijk uitgerust met groene dwarsliggers. Ze zijn figuurlijk groen omdat ze milieuvriendelijk zijn, want in plaats van cement waaruit dwarsliggers traditioneel worden gemaakt, bestaan deze dwarsliggers uit zwavelbeton. Het gebruik van dit nieuwe type beton past binnen de circulaire economie en helpt de CO₂-uitstoot bij het productieproces met wel 40% te verminderen. Zwavel is namelijk een afvalproduct van de olie-industrie dat kan worden hergebruikt.

Bovendien zijn deze dwarsliggers volledig recycleerbaar. Zo kunnen ze aan het einde van hun levensduur omgesmolten worden tot nieuwe dwarsliggers.

Op 6 maart kregen federaal minister van Mobiliteit Georges Gilkinet en Benoît Gilson, CEO van Infrabel, een demonstratie van de firma die deze milieuvriendelijke dwarsliggers produceert voor Infrabel. Tijdens dit event, waar ook de pers aanwezig was, waren de dwarsliggers letterlijk groen.

EEN INSPIRATIEBRON VOOR ANDERE LANDEN

Infrabel, dat de eerste spoorwegonderneming in Europa is die milieuvriendelijke dwarsliggers gebruikt, mocht dit innovatieve project in september voorstellen op de RailTech Intelligent Rail Summit in het Spaanse Bilbao, waar een honderdtal collega's uit alle hoeken van de wereld samenkwam.





KONINKLIJK BEZOEK IN OTTIGNIES

Op 24 maart bracht Koning Filip in hoogsteigen persoon een bezoek aan de GEN-werken in Ottignies. Hij ontmoette er de spoor mannen en spoor vrouwen die ook tijdens de coronacrisis hard blijven doorwerken. Na de verwelkoming door Benoît Gilson, onze CEO, en Sophie Dutordoir, CEO van de NMBS, maakte de Koning kennis met de personeelsleden van de NMBS en Securail. Zijne Majesteit bracht vervolgens een bezoek aan het seinhuis. Hij toonde veel belangstelling voor de vordering van de GEN-werken, maar had ook veel oog voor de grote inspanningen die alle spoor mannen en spoor vrouwen sinds het begin van de gezondheids crisis leveren.



INFRABEL, DE GROTE WINNAAR VAN DE RAILTECH INNOVATION AWARDS

Vorig jaar ontwikkelden en gebruikten onze collega's in het kader van infrastructuur vernieuwings werken in Franière een innovatieve techniek. Ze bouwden een indrukwekkende betonplaat van 480 m lang, 8 m breed, 30 cm dik en 6.100 ton zwaar naast de sporen die ze vervolgens naar zijn definitieve plaats duwden. De Betonplaat van Franière werd genomineerd voor de RailTech Innovation Awards 2021 en haalde de Innovation Awards 2021 binnen in de categorie Infrastructuur!



LET'S MODAL SHIFT TOGETHER!

Het spoor kan een oplossing bieden voor de mobiliteitsproblemen van ons land en tegelijk helpen onze planeet te beschermen. Met deze visie voor ogen ondertekenden de CEO's van Port of Antwerp, Railport (een dochteronderneming van Port of Antwerp) en Infrabel eind 2019 een samenwerkingsakkoord om het goederentransport per spoor tegen 2030 te verdubbelen.

Zonder weg en spoor als mekaars tegenpolen neer te zetten, hebben de ondertekenaars op 31 maart hun gemeenschappelijke spoorvisie voor de haven van Antwerpen voorgesteld. De spoorvisie zal ervoor zorgen dat het treinverkeer efficiënter en sneller zal verlopen. Hierdoor zullen we bedrijven er gemakkelijker van kunnen overtuigen dat de modal shift van de weg naar het spoor voor hen een interessante keuze is en vele voordelen heeft voor hun organisatie.

Dit plan is een opstap naar een algemene visie op het goederenvervoer en de modal shift die dus over heel België toegepast kan worden.





GROTE VERNIEUWINGEN IN HASSELT!

Van 3 tot 25 april waren de teams van Infrabel in Hasselt met man en macht in de weer op een grote spoorwerf om zoveel mogelijk werken veilig uit te voeren. Bedoeling van de werken was de doorstroming van het reizigers- en goederenverkeer in en rond Hasselt te verbeteren.

Het station en de perrons kregen een grondige make-over. Tegelijkertijd werden ook andere werken uitgevoerd om verdere hinder in de toekomst te beperken. Zo werden de sporen, ballast en seinen ter hoogte van de perrons vernieuwd. Sporen en wissels werden aangepast om te vermijden dat treinen elkaar moeten kruisen. Ook de bocht van lijn 35 (Hasselt-Diest-Aarschot) werd aangepast om het treinverkeer vlotter te laten verlopen.

Daarnaast werden nieuwe kabels, funderingen, seinen en seinkasten geïnstalleerd op de lijn tussen Hasselt en Aarschot (L35) ter voorbereiding van ETCS-2.

Ook de spoorbrug over het Albertkanaal in Kuringen werd volledig afgewerkt! Sinds 26 april kunnen er opnieuw treinen rijden over beide sporen tussen Hasselt en Kiewit/Zonhoven.





VERNIEUWINGSWERKEN TUSSEN DENDERMONDE EN LONDERZEEL

Tussen april en juni werd het treinverkeer tussen Dendermonde en Londerzeel gedurende zeven weekends plaatselijk onderbroken om onderhoudswerken aan de infrastructuur uit te voeren. De bal-last, spoorstaven en dwarsliggers werden vernieuwd. Ook de seinen en enkele overwegen kregen een grondige make-over.

Infrabel en NMBS hebben ook werken uitgevoerd aan het station van Buggenhout, gelegen op de lijn 53 tussen Mechelen en Dendermonde, om het volledig toegankelijk te maken tegen het najaar van 2022.

Begin mei werden de perrons verlengd en verhoogd tot de standaardhoogte van 75 cm, waardoor het makkelijker zal worden in en uit een trein te stappen. Ook de zitbanken, luifels, verlichting en perron-signalisatie werden volledig vernieuwd.



WERF VAN VILLERS-LA-VILLE: MINUTIEUS MILLIMETERWERK DOOR ONZE INGENIEURS!

De abdij van Villers-La-Ville wordt beschouwd als een van de mooiste architecturale sites van Europa. De spoorlijn die over dit prachtig erfgoed heen loopt, krijgt een kleine facelift onder het toezicht van de dienst "kunstwerken" van Infrabel.

We vernieuwden de afdichtingslagen van twee kunstwerken op de site om deze in stand te houden en ervoor te zorgen dat ze nog enkele tientallen jaren zouden meegaan.

De beheerders van de abdij, het Agence wallonne du Patrimoine (AWAP) en Infrabel, zagen er nauwlettend op toe dat nieuwe elementen, zoals de nieuwe loopbruggen op een van de twee kunstwerken, pasten binnen deze historische site.

Daarnaast werden de dienstpaden vernieuwd zodat ze voor de teams van Infrabel voldoende breed zijn om er zich veilig te verplaatsen. De doorgang werd verbreed door op het kunstwerk nieuwe loopbruggen aan te leggen en aan weerszijden van de brug steunmuren te plaatsen.

De teams van Infrabel maakten van de paasvakantie gebruik om deze unieke spoorwerf te realiseren en de spoorlijn twee weken lang te onderbreken.





DE CONTROLETOREN VAN CHARLEROI IS NIET MEER!

De controletoren van Charleroi, die in 1984 gebouwd werd, was een iconisch gebouw bij de Belgische spoorwegen. De toren werd uiteindelijk te klein omdat er steeds meer seinhuispersoneel bijkwam, waardoor hij tussen 2011 en 2013 langzaam leeg kwam te staan.

Naast de toren werd een ruimer gebouw opgetrokken dat in 2019 in gebruik werd genomen. Bij de bouw werd veel aandacht besteed aan wat belangrijk is voor de job van het seinhuispersoneel: onderlinge communicatie en een ergonomische inrichting. De sloop van de oude, leegstaande controletoren op 12 april was onvermijdelijk.

Die dag haalde veel herinneringen naar boven, ook al moet de spoorweggeschiedenis voor het grootste deel nog geschreven worden.



ASSE: EEN WIN-WINSITUATIE VOOR DE ZACHTE WEGGEBRUIKERS EN HET SPOOR

Infrabel, de provincie Vlaams-Brabant en de gemeente Asse hebben samen 2,1 miljoen euro geïnvesteerd in veilige oversteekplaatsen voor zachte weggebruikers en een nieuw stuk fietssnelweg. Deze investering past binnen de veiligheidsstrategie van Infrabel die niet alleen de veiligheid en stiptheid van het treinverkeer ten goede komt, maar vooral ook voordelen heeft voor de lokale mobiliteit en verkeersveiligheid.

Langs de spoorlijn 60 (Dendermonde-Brussel) wordt een fietstunnel aangelegd tussen de Ringlaan en de Langestraat in Asse. Dankzij deze nieuwe tunnel kon de bestaande overweg worden gesloten en zullen fietsers op een veilige manier aan de overkant van de sporen kunnen geraken.

Tussen de spoorlijn en de Ng werd een nieuw stuk fietssnelweg van ongeveer 1,6 kilometer aangelegd langs de sporen. De overweg ter hoogte van de Sleutelbloemstraat werd gesloten.





ZONIËNWOUDE: IEDEREEN HEEFT VOORTAAN ZIJN EIGEN VEILIGE OVERSTEEKPLAATS!

Begin mei werd de zesde doorgang onder de spoorlijn Brussel-Ottignies-Namen, die in 2021 werd afgewerkt, officieel ingehuldigd door Georges Gilkinet, federaal minister van Mobiliteit, Alain Maron, Brussels minister van Leefmilieu, Olivier Deleuze, burgemeester van Watermaal-Bosvoorde en onze CEO Benoît Gilson.

Vorig jaar werd de betonnen doorgang onder de sporen geplaatst waarvoor het treinverkeer uitzonderlijk onderbroken moest worden. De teams van TUC RAIL moesten de constructie ter plaatse in elkaar zetten omdat ze door haar indrukwekkende afmetingen onmogelijk te vervoeren was (5 m breed, 4 m hoog, 25 m lang en bijna 500 ton zwaar).

EEN NIEUWE VERBINDING VOOR HET ZONIËNWOUDE EN ZIJN BEWONERS

Deze zesde doorgang nabij de Terhulpensesteenweg biedt de zachte weggebruiker een veilige verbinding tussen Ukkel en Watermaal-Bosvoorde dwars door het Zoniënwoud.

Deze nieuwe constructie beschermt ook het bos en de biodiversiteit, want wandelaars en fietsers dienen van deze doorgang gebruik te maken zodat het ecoduct voorbehouden blijft voor overstekende dieren. Deze delen van het Zoniënwoud, waaronder het bosreservaat Grippensdelle dat geklasseerd is als UNESCO-werelderfgoed, zijn namelijk kwetsbare natuurgebieden.





RHISNES: MEER VEILIGHEID EN COMFORT VOOR BEWONERS EN GEBRUIKERS

Tijdens het Pinksterweekend hebben de technische teams van Infrabel twee grote werkzaamheden uitgevoerd op de lijn Brussel-Namen. Ze plaatsten een tunnel onder de sporen en verhoogden en verlengden de twee perrons in het station van Rhisnes. Infrabel investeerde 3 miljoen euro in het hele project.

In de tunnel was er geen verkeer in beide richtingen tegelijk mogelijk en waren er geen voetpaden, wat een groot veiligheidsprobleem vormde. Daarom heeft Infrabel de bestaande tunnel afgebroken en een nieuwe tunnel gebouwd die voldoet aan de huidige normen.

TREINVERKEER KORT ONDERBROKEN DANKZIJ DE BOUW VAN EEN PREFABTUNNEL

Begin 2021 startten de werken aan de tunnel die op enkele meters van zijn definitieve plaats in elkaar werd gezet. Tijdens het Pinksterweekend werd het treinverkeer tussen Gembloers en Namen volledig onderbroken om deze betonnen constructie van 1.600 ton op haar plaats te duwen. Tot slot werden ook de ballastlaag en de spoorstaven vervangen.

De rijweg werd zo heraangelegd dat het wegverkeer er in beide richtingen kan rijden. De overweg op een evenwijdig gelegen weg kon definitief worden verwijderd. In zijn 15-jarig bestaan heeft Infrabel al meer dan 400 van deze "weg-spoor"-kruisingen verwijderd om de veiligheid te verhogen.

Via deze 6 m brede tunnel die aan de binnenkant 4,5 m hoog is, is er nu tweerichtingsverkeer mogelijk. Bovendien kunnen voetgangers veilig van de tunnel gebruik van maken want er werden verkeersdrempels aangelegd, de voetpaden werden verbreed tot 1m en er kwam aangepaste verlichting.





VERNIEUWING VAN HET WESTELIJK RINGSPoor IN BRUSSEL: EEN BELANGRIJKE TROEF VOOR HET REIZIGERS- EN GOEDERENVERVOER

Van 12 tot 25 mei vernieuwde Infrabel de sporen van het westelijk ringspoor in Brussel. Deze lijn tussen Brussel-Zuid en Schaarbeek vormt een belangrijk alternatief voor de drukke Noord-Zuidverbinding en is van strategisch belang voor het reizigers- en goederenverkeer in en rond de hoofdstad. De sluiting van de lijn had dan ook grote gevolgen voor het goederenverkeer en onze klanten. Maar na het afwegen van de impact van elk scenario, bleek dat de massificatie van werken voor de minste hinder zou zorgen. De vernieuwingswerken kostten 4 miljoen euro en werden gefinancierd door het Europees herstelplan en het Boost Plan.

WERKEN AAN EEN KWALITATIEF HOOGSTAAND SPOORNET: EEN TROEF VOOR DE BRUSSELSE MOBILITEIT

In totaal werd 20 km spoor vernieuwd tussen het station van Thurn & Taxis en Brussel-Zuid. De nieuwe spoorstaven zijn iets hoger en breder en nog steviger dan de oude. Tussen de dwarsliggers en de spoorstaven werden ook 'railpads' (rubberen onderleggers) geplaatst om het geluid te dempen. Voorts werd ook ongeveer 1 km aan dwarsliggers en ballast vervangen. De nieuwe infrastructuur moet minstens 30 jaar kunnen meegaan.

In Anderlecht heeft Infrabel ook de twee spoorbruggen van de Emile Carpentierstraat en de Bergensesteenweg vernieuwd. De vier metalen brugdekken werden vervangen door betonnen exemplaren die veel geluidsvriendelijker zijn. De levensduur van de nieuwe bruggen, die elk meer dan 20 m lang zijn en 140 ton wegen, wordt geschat op 100 jaar.



EEN NIEUWE TOEKOMST VOOR HET OUDE STATIONSGEBOUW VAN KUREGEM

Het voormalige station van Kuregem bevindt zich in Anderlecht, tussen de twee spoorbruggen van de Emile Carpentierstraat en de Bergensesteenweg. Het gebouw stond al enige tijd leeg. Infrabel stelt het nu ter beschikking van de gemeente Anderlecht die het zal renoveren en beveiligen. Er kunnen socioculturele activiteiten worden georganiseerd voor de inwoners van Anderlecht.



REUSACHTIGE MUURSCHILDERING IN NAMEN ZET DE INCLUSIE VAN PERSONEN MET EEN BEPERKING IN DE KIJKER

Eind mei huldigden federaal minister van Mobiliteit, Georges Gilkinet, en CEO van Infrabel, Benoît Gilson, aan het station van Namen een monumentaal (50 m lang en 3 m hoog) kunstwerk in dat in het teken staat van het milieu. De reusachtige krokodil die erop wordt afgebeeld, is vanaf het spoor gedeeltelijk te zien. De krokodil, wiens lichaam in drie delen is gesplitst, lijkt als het ware het beton te verslinden. Het dier, dat omgeven is door plantenmotieven, doet een oproep om de fauna en flora te beschermen. De muurschildering werd gemaakt door de kunstenaars van Créahm, een vzw die zich inzet voor de inclusie van personen met een beperking.

Met de hulp van een Luikse straatartiest hebben de kunstenaars van Créahm de levensgrote muurtekening gemaakt. Zij hadden meer dan 100 uur nodig om de reuzenkrokodil te schilderen en de volledige muurschildering is nu te bewonderen op een muur van Infrabel.

DIVERSITEIT, EEN TROEF VOOR INFRABEL

De muurschildering vestigt de aandacht op diversiteit en inclusie, twee waarden die centraal staan in de bedrijfscultuur van Infrabel. De spoornetbeheerder heeft zich ertoe verbonden alle vormen van discriminatie tegen te gaan, en ziet de diversiteit onder zijn medewerkers als een verrijking voor de onderneming.



NIEUWE APP //NEWS! VOOR ALLE MEDEWERKERS

Sinds 25 mei kunnen alle medewerkers van Infrabel dankzij de nieuwe app //News! webnews en video's raadplegen via hun smartphone of tablet.

De teams Communicatie en IT hebben deze nieuwe, gebruiksvriendelijke oplossing ontwikkeld zodat iedereen de op het Intranet gepubliceerde informatie kan raadplegen.

Voor Benoît Gilson, CEO van Infrabel, is de lancering van deze app een geweldige stap vooruit: "Ik vind het heel belangrijk dat we zo direct en transparant mogelijk met elkaar communiceren. Ik ben blij dat er met deze nieuwe app //News een nieuw informatiekanaal beschikbaar is waarmee de medewerkers van Infrabel waar en wanneer ze maar willen op de hoogte kunnen blijven van het meest recente en uiteenlopende nieuws over onze onderneming. Deze nieuwe app illustreert nog maar eens hoeveel creatief talent we bij Infrabel in huis hebben, want hij is helemaal made by Infrabel.



EEN VERSNELLING HOGER SCHAKELN OM MEER DAN 400 NIEUWE MEDEWERKERS AAN TE WERVEN

Op 8 juni lanceerde Infrabel een nieuwe aanwervingscampagne om in de tweede helft van 2021 meer dan 400 nieuwe medewerkers te kunnen aanwerven. Voor elke vacature zochten we een witte raaf, want het ging vooral om knelpuntberoepen of technische profielen die verantwoordelijk zijn voor het onderhoud en de vernieuwing van sporen, bovenleidingen en seininstallaties.

Zoals gekend is Infrabel hard op zoek naar nieuwe medewerkers. Elk jaar zijn er in het bedrijf tussen de 700 en 800 openstaande vacatures. Veel collega's behoren tot de babyboomgeneratie. De meesten zijn met pensioen, of gaan dat binnenkort doen, en moeten vervangen worden.

Om in ons opzet te slagen, hebben wij deze moeilijk in te vullen posten opengesteld voor vrouwen en mannen met een technisch diploma van om het even welk niveau, d.w.z. een diploma van de tweede graad (4e jaar middelbaar), een diploma middelbaar onderwijs (in een technische, beroeps, kunst of algemene richting) of een bachelordiploma. Gemotiveerde kandidaten kunnen vervolgens een opleiding volgen in onze Infrabel Academy.

We zochten nieuwe collega's in heel België. Meer dan 200 vacatures stonden open in Wallonië en Brussel, het overige deel in Vlaanderen. Opdat onze campagne zo veel mogelijk effect zou hebben, werden de vacatures op 140 schermen in verschillende supermarkten getoond, en ook op de broodzakken van zo'n 500 bakkerijen en winkels, in streekkranten en op sociale media.





ELEKTRIFICATIE MOL-HAMONT: LIMBURG STRAKS 100% ELEKTRISCH

De geëlektrificeerde spoorlijn tussen Mol en Hamont (lijn 19) werd zoals gepland in juni 2021 in gebruik genomen. De elektrificatie van deze 33 km lange spoorlijn startte in het najaar van 2018. In totaal werden er 830 bovenleidingspalen en 200 km draden en kabels geplaatst en werden er ook drie nieuwe tractieonderstations gebouwd om de hoogspanningsstroom (36.000 volt) om te zetten in bruikbare stroom voor het treinverkeer (3.000 volt gelijkstroom).

EEN GOEDE ZAAK VOOR DE MOBILITEIT, DE STIPTHEID EN HET MILIEU

De voltooiing van dit project is een nieuwe stap voorwaarts in de verdere elektrificatie van alle reizigerslijnen in Limburg, die gepland staat voor 2022. Het is ook een goede zaak voor zowel de mobiliteit, de stiptheid van het treinverkeer als het milieu. Na Mol-Hamont gaat de elektrificatie van het Limburgse spoornet verder met de lijn 15 Hasselt-Mol. Tot eind 2022 zullen onze teams er 1.250 bovenleidingspalen plaatsen en 300 km draden en kabels leggen, alles bij elkaar even veel km als de afstand tussen Brussel en Parijs.





PROEFPROJECT IN DENDERMONDE: EERSTE 'FLITSPAAL' AAN OVERWEG

Op 16 juni werden voor het eerst in België roodlichtcamera's gebruikt aan een overweg in Dendermonde. Het doel? De automobilisten beboeten die zich niet houden aan de verkeersregels. Het negeren van de verkeersregels of onvoorzichtig gedrag zijn immers de belangrijkste oorzaken van ongevallen aan overwegen, soms met een dodelijke afloop. Om een idee te geven: in 2019 werden er aan deze overweg maar liefst 862 inbreuken geregistreerd in 19 dagen tijd. Dit zijn gemiddeld meer dan 45 overtredingen per dag!

Deze 'flitspalen' zijn onder andere uitgerust met een automatische nummerplaatherkenning. De beelden van de overtreders worden doorgestuurd naar een centrale databank van de federale politie die voor overtredingen een proces-verbaal opstelt. Dit proefproject en onze gelijktijdig gevoerde online sensibiliseringscampagne zijn een van onze vele inspanningen om de veiligheid op overwegen te verhogen.





LAATSTE HAND AAN DE MODERNISERING VAN DE WERKPLAATSEN IN CHARLEROI EN ANTWERPEN

Na een werf van 32 maanden werd ons nieuwe gebouw vlakbij het station Charleroi-Zuid op 23 juni 2021 ingehuldigd. Het personeel koos zelf de naam van het gebouw: "Sambre & Rail". In dit moderne gebouw van 16.000 m², verspreid over zes verdiepingen, zijn enerzijds het seinhuis en anderzijds de operationele diensten ondergebracht die toezien op de spoorinfrastructuur in heel Henegouwen en een deel van Waals-Brabant. In dit gebouw, dat voldoet aan de huidige eisen op het vlak van energieprestaties en comfort, werken 350 personeelsleden van Infrabel.

In de buurt van "Sambre & Rail" bevindt zich ook het nieuwe Logistiek Centrum Infrastructuur (LCI) dat in 2018 werd gebouwd.

OOK VERHUIS IN ANTWERPEN

In juni ruilden ook onze collega's in Antwerpen hun oude gebouw aan het Centraal-Station van Antwerpen in voor een modern pand met een betere werkomgeving.





EEN BOOST VOOR HET GOEDERENVERVOER VANUIT LEUVEN

Bundel M in Leuven is een strategisch spoorknooppunt. Elke weekdag passeren op dit traject 460 reizigerstreinen en 40 goederentreinen. In het kader van het Boost-plan van de federale regering om de modal shift van de weg naar het spoor te stimuleren, heeft Infrabel renovatie- en vernieuwingswerken uitgevoerd voor een totaalbedrag van 7 miljoen euro.

Leuven is strategisch gelegen op de Europese goederencorridor Noordzee-Middellandse Zee (een van de 3 internationale goederencorridors waar België deel van uitmaakt). Bundel M is dus belangrijk voor het goederentransport (één van de prioritaire actieterreinen van Infrabel) van Zeebrugge/Gent en Mechelen/Antwerpen naar Athus-Meuse. De bundel is ook verbonden met de L36 Brussel-Luik.

De vernieuwingswerken zijn eind april van start gegaan met de afbraak van de bestaande sporen, seininstallaties en bovenleidingen. Midden mei werd dan gestart met de (her)opbouw van de sporenbundel.

Het Boost-plan is cruciaal voor de ambitie van de federale regering om het volume van het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen. Want zoals federaal minister van Mobiliteit Georges Gilkinet begin juli al zei tijdens zijn werkbezoek aan Leuven: "Elke extra goederentrein op het spoor betekent minstens 50 vrachtwagens minder op de weg. Dat is goed voor onze werkgelegenheid, voor onze economie en voor het klimaat."





UITZONDERLIJK BEZOEK AAN EEN VAN DE ZWAARST BEVEILIGDE GEBOUWEN VAN INFRABEL

De drie datacenters van Infrabel zijn zo strategisch voor het treinverkeer in ons land dat hun exacte locatie niet gekend is bij het grote publiek. Eén bevindt zich in de provincie Antwerpen, een ander in Brussel en nog een ander in Henegouwen. Zonder deze installaties, die duizenden computerservers huisvesten voor Infrabel en zijn klanten, zou er in België geen enkele trein kunnen rijden. Via deze centers wordt cruciale informatie uitgewisseld om het treinverkeer op een veilige manier in goede banen te leiden. Ook de gegevens die nodig zijn voor de reisinformatie op de schermen in de stations zijn afkomstig van deze centers. Het is dan ook logisch dat deze gebouwen op alle vlakken (blikseminslag, brand, cyberbeveiliging enz.) zwaar beveiligd zijn.

WITTE RAVEN AANTREKKEN VIA EEN BIJZONDERE ACTIE

Voor de eerste keer in onze geschiedenis hebben wij de deuren van het datacenter in de provincie Antwerpen geopend voor een kleine groep studenten van de Haute École Louvain en Hainaut in Bergen. Zij volgden als onderdeel van hun opleiding de cursus Data Center, een module die mee vorm wordt gegeven en gefinancierd wordt door Google. Het bezoek aan ons gebouw vormde het hoogtepunt van hun cursus en stelde hen in staat de brug te slaan tussen theorie en praktijk. Aangezien ons bedrijf in 2021 op zoek was naar 51 nieuwe IT-profielen vormde deze rondleiding ook een unieke gelegenheid om de loopbanen bij het spoor in de kijker te plaatsen.

BETER VOOR HET MILIEU

Met zijn 5.000 computerservers genereert het datacenter in de provincie Antwerpen veel warmte waardoor de temperatuur voortdurend gecontroleerd moet worden. Om de impact op het milieu te beperken, heeft Infrabel een systeem ontwikkeld dat veel energie helpt besparen en 24 uur op 24 een



constante temperatuur aanhoudt. Onze expertise is op dit vlak ongezien en trekt zelfs bezoekers uit het buitenland aan. Tot slot wordt de energiebehoefte van het datacenter deels gedekt door de 1.200 zonnepanelen op het dak.



SNELLERE INTERVENTIES DANKZIJ ATR-GEGEVENS

In juli hebben wij in Charleroi de testfase gelanceerd van een nieuwe toepassing genaamd Access To Railway (ATR). Het doel van deze toepassing is om geleidelijk aan alle toegangspunten tot het spoor-net in een databank (RAMSES) te registreren, zodat altijd de meest recente geografische informatie beschikbaar is. De gegevens worden vervolgens ter beschikking gesteld van de collega's van Infrabel en op een beveiligde manier gedeeld met de hulpdiensten via Geografische Informatiesystemen (GIS). Zo kunnen zij gemakkelijker en snel de plaats bereiken van het incident waarvoor ze zijn opgeroepen. Deze toepassing werd ontwikkeld en uitgerold door meerdere diensten van Infrabel die samen aan dit project hebben gewerkt om de veiligheid te verhogen. Het is de bedoeling om tegen eind 2023 alle toegangspunten in België in kaart te brengen.



GRONDIGE Vernieuwing van de spoorlijn tussen Oudenaarde en Ronse

In juli begon Infrabel met de vernieuwing van de lijn 86 tussen Oudenaarde en Ronse. Over 12 km spoor werden de dwarsliggers vervangen. De Louise-Marietunnel, een historische doorgang die last had van vochtproblemen, werd gerenoveerd. De tunnel werd 160 jaar geleden gebouwd om de toenmalige textielsteden Gent en Ronse met elkaar te verbinden. Hij speelde een belangrijke rol bij tal van historische gebeurtenissen en incidenten, met name tijdens de twee wereldoorlogen. Tijdens de werkperiode (in juli en augustus) werd het treinverkeer onderbroken om de werken sneller klaar te krijgen. De federale regering heeft in het kader van het Boost-plan in totaal 11 miljoen euro geïnvesteerd in dit project.





RENOVATIE VAN DE LANGSTE SPOORBRUG VAN BELGIË

In Temse (Oost-Vlaanderen) verbinden drie bruggen over de Schelde de provincie Antwerpen op rechteroever met de provincie Oost-Vlaanderen op linkeroever. Twee van deze bruggen zijn rolbasculebruggen. Dit wil zeggen dat het brugdek, de sporen en de bovenleidingen bijna loodrecht omhoog kunnen om schepen door te laten. Deze twee bruggen vormen samen de langste spoorbrug van België. Omdat een beweegbare brug meer onderhevig is aan slijtage dan een brug die niet open kan, moet deze regelmatig onderhouden worden. In augustus en september voerde Infrabel op deze plek de grootste renovatiewerken uit sinds 2015. Na jaren van intensief gebruik waren veel onderdelen aan vervanging toe.



GROTE SCHADE ALS GEVOLG VAN DE OVERSTROMINGEN

Op 14 juli, en ook nog nadien, werd Wallonië getroffen door zware overstromingen die grote gevolgen hadden voor het spoornet. Sporen stonden onder water, het treinverkeer werd onderbroken, sommige treinen moesten worden afgeschaft... De teams van Infrabel hebben met een tomeloze inzet onafgebroken doorgewerkt om de schade te herstellen en ervoor te zorgen dat het treinverkeer volledig veilig kon worden hervat. Op pagina 47 gaan we nader in detail in op het werk dat Infrabel leverde na deze enorme overstromingen.



//ACADEMY: DE TREIN VAN ONZE UNIEKE SPOORSCHOOL IN BELGIË IS VERTROKKEN!

Negen maanden na het einde van de bouwwerken liet de coronasituatie eindelijk toe het schooljaar echt te starten en konden we de eerste 'spoor-school' van België passend inwijden.

In //Academy worden alle opleidingen gegeven voor de technische profielen, maar er zijn ook cursussen over leiderschap en persoonlijke ontwikkeling. De kerngedachte achter deze site is dat de medewerkers en cursisten hun (toekomstig) beroep in de praktijk kunnen oefenen op moderne spoorinfrastructuur, in volledig veilige omstandigheden (zonder treinverkeer).

De site van //Academy, naast het station Brussel-West, werd gekozen omwille van zijn centrale ligging. Het gebouw biedt ruimte om elkaar te ontmoeten, informatie te delen en in optimale omstandigheden de kennis over te dragen die nodig is om de 3.600 km aan spoorlijnen in ons land dagelijks te beheren.

De vastgoedinvestering van dit project bedraagt ongeveer 20 miljoen euro.





LEVENSECHTE TEST VOOR EUROSTAR EN ETCS

Tegen 2025 zal ons volledige net uitgerust zijn met het ETCS, met uitzondering van de hogesnelheidslijn (HSL1) die gebruik maakt van het veiligheidssysteem dat is uitgerold op het Franse net (TVM). Om zeker te zijn dat beide systemen compatibel zijn met elkaar, werden er tests ingepland.

Bij deze tests, uitgevoerd in samenwerking met Eurostar, Thalys en SNCF voor de hogesnelheidstreinen, reed een Eurostar op lijn 94 die soms als omleidingsroute wordt gebruikt. Tegen 2022 wordt het ETCS namelijk op die lijn geïnstalleerd.



INNOVATIEVE “MADE IN BELGIUM” MACHINES VOOR HET ONDERHOUD EN DE MODERNISERING VAN HET SPOORNET

Elk jaar vernieuwt Infrabel gemiddeld 600 km aan sporen die geleverd worden met een aangepaste trein. Tegelijkertijd moeten er voor dringende herstellingen of interventies aan bochten met een kleine boogstraal elk jaar meer dan 100 km korte spoorstaven vervoerd worden.

Infrabel was daarom op zoek naar een partner die tegen de beste prijs-kwaliteit performant en innovatief materiaal kon leveren in de vorm van twee spoormachines die we inzetten voor het onderhoud en de vernieuwing van het spoor. Voor deze tweeledige overheidsopdracht, die ook op Europees niveau werd bekendgemaakt, kwam een groep Waalse kmo's als winnaar uit de bus. Ze haalden het daarbij van enkele heel grote industriële spelers.

CML Industries uit Libramont en Daxi S.A. uit Jumet stelden samen voor elke machine een origineel concept voor met tal van voordelen, zowel op het vlak van ergonomie als qua veiligheid. Bovendien bleken de machines ook heel scherp geprijsd. Daarom heeft Infrabel de ontwikkeling en productie van 10 “loswagens” en 8 “spoorlaadmachines” aan hen gegund. Dankzij dit contract, goed voor in totaal 7,2 miljoen euro, kregen we in september de eerste exemplaren geleverd die geassembleerd werden op een terrein nabij het station van Libramont.





OVERWEGEN: EEN SPRONG VOORWAARTS VOOR ONZE OPLEIDINGEN

Een team van Infrabel heeft een tool ontwikkeld die voor een revolutie zal zorgen in onze opleidingsprocessen. Het gaat om een simulator en een interactieve maquette van een overweg. Het uitgangspunt van deze innovatie, die het resultaat is van twee jaar hard werken, was dat je in een concrete situatie het beste leert hoe je iets moet aanpakken. Dankzij deze hoogtechnologische tool zullen we onze collega's beter kunnen opleiden en hen helpen om de juiste reflexen aan te leren. Dit geldt in het bijzonder voor onze overwegwachters die een van de gevaarlijkste jobs uitoefenen bij Infrabel.

Op termijn zouden enkele duizenden mensen in ons bedrijf met behulp van deze tool opgeleid kunnen worden. Door de verschillende levensechte situaties te simuleren, leren zij op een moderne en concretere manier welke procedures ze moeten toepassen en wat de gevolgen zijn voor het spoornet. En leren ze zo de juiste reflexen aan om de veiligheid te verhogen...



INFRAGIS VIEWER, DE GOOGLE MAPS VAN INFRABEL

Een zo precies mogelijke kaart van het spoornet van Infrabel is voor veel van onze collega's een onmisbaar werkinstrument. Werfleiders, ingenieurs, ontwerpers of technici raadplegen elke dag informatie over onze werven. Sinds begin oktober heeft de tool GeoRamses een opvolger: InfraGIS Viewer. Deze splinternieuwe applicatie, overigens helemaal made by Infrabel, brengt het volledige spoornet van Infrabel en alle elementen die deel uitmaken van de infrastructuur visueel in kaart, en dit zowel geografisch, schematisch als fotografisch.

InfraGIS Viewer biedt een aantal technische en functionele verbeteringen ten opzichte van GeoRamses. Zo is het mogelijk om in te zoomen op een bepaald onderdeel van het spoornet, dit onderdeel te lokaliseren, de belangrijkste technische kenmerken ervan te bekijken en een



geografische, schematische en/of fotografische weergave ervan op te vragen. Deze verschillende weergaven kunnen zelfs gelijktijdig en synchroon getoond worden terwijl je de app gebruikt.

Met deze tool, het resultaat van een transversale samenwerking tussen verschillende diensten van Infrabel, zetten we ook een belangrijke stap vooruit in het Master Data Infrastructuur-programma. Infrabel wil deze informatie niet enkel ter beschikking stellen van het eigen personeel, maar ze ook delen met externe betrokken partijen zoals de hulpdiensten en de noodplanningsdiensten. Zij zullen op een beveiligde manier toegang krijgen tot deze gegevens.



//ACADEMY OPENT ZIJN DEUREN VOOR 15 JONGE VROUWEN DIE EEN OMSCHOLINGSTRAJECT VOLGEN

Vijftien vrouwelijke informaticastudenten bezoeken Infrabel Academy. Het bezoek werd georganiseerd via Interface 3, een vzw die elk jaar ongeveer 120 vrouwen opleidt die zich willen omscholen tot IT'er. Tijdens hun bezoek ontdekten de studenten hoe Infrabel gebruik maakt van virtual reality, artificiële intelligentie, augmented reality en geolokalisatie om de veiligheid op het spoor te verhogen.

Voor ons bedrijf bood dit een uitgelezen kans om te laten zien hoe innovatief en vooruitstrevend een job bij het spoor kan zijn. Daarnaast was het ook een unieke manier om verenigingen zoals Interface 3 concreet te ondersteunen. Net als Infrabel stelt deze vzw een inclusieve bedrijfscultuur voorop en wil ze vrouwen de weg helpen vinden naar functies die nog te vaak als een 'mannenjob' worden beschouwd.





NORTH SEA PORT EN INFRABEL BUNDELEN HUN KRACHTEN VOOR EEN DUURZAMER TRANSPORT

De CEO's van Infrabel en North Sea Port hebben een intentieverklaring ondertekend om voor het goederenvervoer in en rond de haven van Gent werk te maken van een modal shift van de weg naar het spoor. Deze opdracht werd toevertrouwd aan Railconnect, een havenspoor-team met vertegenwoordigers van beide bedrijven.

HET SPOORVERVOER TUSSEN DE NORTH SEA PORT EN HET HINTERLAND MET 50% VERHOGEN

Nu het wegennet steeds meer dichtslibt, is deze duurzame modal shift noodzakelijk om de bereikbaarheid van de haven van Gent te blijven garanderen. Bemoedigend is dat het spoorvervoer tussen North Sea Port en het hinterland de voorbije jaren gestaag is blijven groeien, van 7% enkele jaren geleden tot 10% vandaag. De doelstelling is ambitieus, namelijk tegen 2030 een aandeel bereiken van 15%.

Daartoe moet het team voor het Gentse deel van het havengebied de spoorbehoeftes op korte, middellange en lange termijn in kaart brengen. Het team gaat ook na hoe de infrastructuur zo optimaal mogelijk benut kan worden in functie van de behoeftes van spoorklanten zoals de industrie en de exporteurs. Tot slot wordt er ook gekeken naar een aangepast treinparkeerbeleid om het treinverkeer efficiënter te kunnen laten verlopen.



NATIONALE ACTIEDAG TEGEN SPOORLOPEN

Op 29 oktober organiseerden de federale spoorwegpolitie en Infrabel een grootschalige actiedag tegen spoorlopen. Bedoeling was om naast preventie en sensibilisering ook aan handhaving te doen. Op een dertigtal locaties in Wallonië, Brussel en Vlaanderen werden de hele dag doelgerichte controles uitgevoerd in stations en aan overwegen. Met deze actie wouden we de weggebruikers bewustmaken van de veiligheidsregels die je in acht moet nemen als je de sporen nadert.

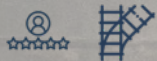
Geen overbodige luxe, want spoorlopen en ongevallen aan overwegen kunnen dramatische gevolgen hebben. Gevolgen die heel eenvoudig te voorkomen zijn, want "tijd winnen" is de reden die het vaakst wordt aangehaald als we de mensen vragen waarom ze zich niet aan de verkeersregels houden (en de verkeerslichten en -borden, slagbomen negeren).

ACTIE ONDERNEMEN OP ALLE FRONTEN

Deze operatie maakt deel uit van Infrabels actieplan tegen spoorlopen. Andere maatregelen zijn detectiecamera's tegen trespassing, perronverhogingen, de Warning Box, het plaatsen van omheiningen langs het spoor, de campagne 'Unfinished Stories' of de schoolkalenders en spelletjesboeken voor kinderen ...

Handhaving is evenwel ook noodzakelijk. Daarom organiseren de spoorwegpolitie, de lokale politie en Securail (NMBS) regelmatig controles. De Belgische wetgeving legt zware straffen op bij gevaarlijk gedrag nabij de sporen. Tijdens de nationale actiedag van oktober werden 64 pv's uitgeschreven.





BRUG VAN TILFF: EINDE VAN EEN HISTORISCHE BOUWERF VOOR MEER INTERMODALITEIT

Met enkele weken vertraging als gevolg van de overstromingen van midden juli, die in de regio enorme schade hebben veroorzaakt, vond op 17 november de officiële opening plaats van het onderste deel van de brug van Tilff. Met dit symbolische moment werd zo een periode van langdurige en complexe werken, die in 2018 van start gingen, passend gevierd. De bouw van de nieuwe brug in Tilff was in de eerste plaats bedoeld om de oude brug, die het einde van zijn levensduur bereikt had, te vervangen en om de overweg nabij het station van Tilff af te schaffen. Deze werf is dus volledig in overeenstemming met ons algemeen beleid om overwegen af te schaffen.

Maar met zijn twee niveaus vormt de nieuwe brug van Tilff ook een mooi voorbeeld van intermodaliteit. Zo rijdt het gemotoriseerde wegverkeer op het bovenste gedeelte van de brug, terwijl de zachte weggebruikers het onderste niveau gebruiken. Deze moderne en veilige infrastructuur moet mensen aanmoedigen om voor hun dagelijkse verplaatsingen te kiezen voor een actieve en duurzame vervoerswijze.

De totale kostprijs van dit historische project bedroeg 12 miljoen euro, waarvan de helft werd betaald door Infrabel en de andere helft werd gefinancierd door het Waalse Gewest.

96 DAGEN OM DE INFRASTRUCTUUR VAN DE LIJN DOORNIK-MOESKROEN TE VERNIEUWEN

Op maandag 6 december is de lijn Doornik-Moeskroen opnieuw opengesteld voor het treinverkeer na 96 dagen werken om de volledige spoorweginfrastructuur te vernieuwen.

Deze gigantische werken gingen eind augustus van start. Het doel was om in 96 dagen twee spoorgedeeltes van het net volledig te vernieuwen. Een project dat goed is voor een investering van in totaal 32 miljoen euro. De omvang van de werken was ongezien: technische teams uit maar liefst zeven verschillende domeinen waren hiervoor vaak de klok rond en 7 dagen op 7 aan de slag. Tot 150 mensen werkten aan de vernieuwing van de belangrijkste onderdelen van een verouderde infrastructuur waarop zich meer en meer incidenten voordeden, die ook de stiptheid van het treinverkeer aantastten.

- 76 km spoorstaven
- Meer dan 30.000 houten dwarsliggers werden vervangen door betonnen exemplaren
- 9 wissels werden vernieuwd
- 5 bruggen kregen een opknapbeurt
- De seininrichting werd gemoderniseerd met het oog op de invoering van het ETCS-systeem eind 2024



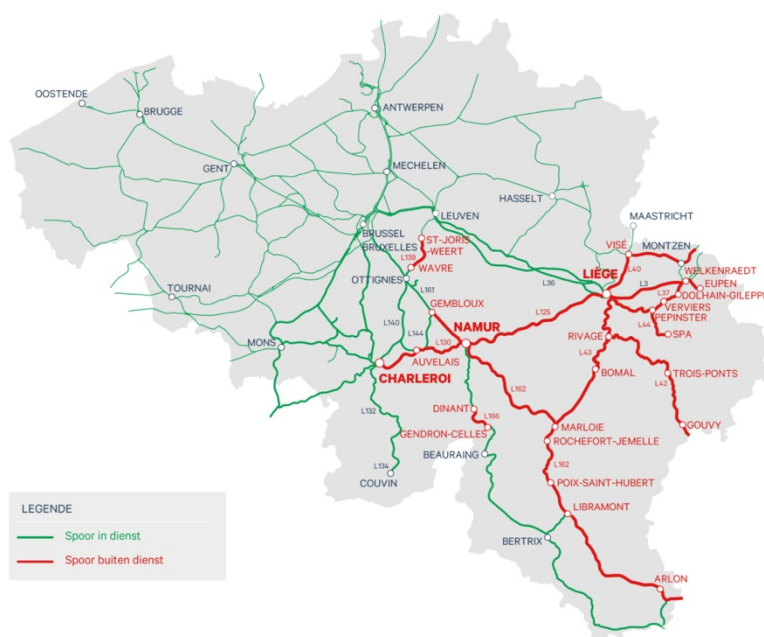
BETER 96 DAGEN ONDERBROKEN TREINVERKEER DAN 3 JAAR LANG STORINGEN OP HET SPOORNET

In overleg met NMBS besloot Infrabel om de volledige infrastructuur in één tijd te vernieuwen in plaats van ieder spoor afzonderlijk onder handen te nemen. Geen eenvoudige beslissing, want dit heeft een grote impact op de spoorklanten. Toch bleek dit de beste optie omdat het veel efficiënter werken is en de werfperiode korter is. Omdat onder de huidige veiligheidsnormen machines/kranen slechts beperkt kunnen worden ingezet als er in de buurt van de werf nog treinen voorbijrijden, zouden vernieuwingswerken waarbij elk spoor afzonderlijk wordt aangepakt voornamelijk in het weekend en 's nachts moeten gebeuren. Hierdoor zouden deze werken meer dan 3 jaar geduurd hebben, met alle hinder van dien!

Gigantische overstromingen

14 juli 2021 De hevige regenval in Wallonië had zeer zware gevolgen voor het spoornet. Een enorme ravage, apocalyptische beelden... De omvang van de ramp was onbeschrijflijk. En ook de dagen na 14 juli zullen voor altijd in het geheugen gegrift staan van het spoorwegpersoneel.

De schade was het grootst in het oosten van het land, maar de overstromingen hebben een impact gehad op het treinverkeer in heel Wallonië: Namen, Luik, Luxemburg, Waals-Brabant, en zelfs Henegouwen vanaf 16 juli. In totaal werden zo'n 30 lijnen getroffen, waardoor honderden treinen werden afgeschaft. De teams van Infrabel zijn onmiddellijk aan het werk gegaan om het spoornet te herstellen. Eén ding stond half juli 2021 al vast: het zou weken duren om de spoorlijnen opnieuw gebruiksklaar te krijgen.



15 juli 2021

INGESTORTE BRUGGEN, VERZAKTE SPOORBERMEN, BESCHADIGDE KABELS EN APPARATUUR...

De omvang van de schade, de ene al beter zichtbaar dan de andere voor het ongeoefende oog, was enorm. Veel lijnen raakten versperd door honderden kubieke meter modder, takken en stenen, bomen of bovenleidingen die op de sporen waren gevallen. Op veel plekken werd de ballast weggespoeld door de modderstromen. Ook een brug en taluds waarop de sporen rustten, stortten in. Een overweg in Dinant raakte versperd door auto's die waren meegeleid door het water en een trein ontspoorde nadat hij tegen een voorwerp was gebotst dat door het water op de sporen was beland. Meerdere elektrische installaties en ook kunstwerken raakten beschadigd zoals de brug van Louheau (op de lijn Luik-Pepinster-Duitsland) waar onze mensen een scheur ontdekten die dwars door een van de steunpilaren liep.

Een grondige inspectie van de spoorinfrastructuur was dan ook nodig om de exacte schade te kunnen opmeten en de stabiliteit van de sporen, bruggen, tunnels en aquaducten te controleren. Bruggen die dicht bij een rivier stonden, werden extra grondig nagezien.

TREINVERKEER ONDERBROKEN

15 juli 2021 - Om 6u15 besliste Infrabel om het treinverkeer in een groot deel van Wallonië te onderbreken. Op de Dorsale wallonne tussen Charleroi, Namen, Luik en tot de Duitse grens reed geen enkele trein meer. En ook het treinverkeer tussen Namen en de grens met Luxemburg werd stilgelegd. Er was ook impact op de drie goederencorridors. Het was voor het eerst sinds de Tweede Wereldoorlog dat zo'n groot deel van het treinverkeer in België volledig lam lag. Deze uitzonderlijke maatregel was echter noodzakelijk om de veiligheid van iedereen te waarborgen en om ons in staat te stellen de schade op te meten, de prioriteiten te bepalen en te doen wat nodig was om het treinverkeer op een veilige manier te herstellen.

Door het verkeer stil te leggen, wouden we er ook voor zorgen dat de hulpdiensten zich konden concentreren op de noodhulp aan de slachtoffers. Ondertussen werden in overleg met NMBS waar mogelijk alternatieve vervoersoplossingen uitgewerkt.

NOOIT GEZIENE INZET VAN MENSEN EN MIDDELEN

Al vanaf de eerste uren na het noodweer zijn onze teams dag en nacht puin beginnen ruimen en zo snel mogelijk de schade aan onze infrastructuur beginnen herstellen. Teams van over het hele land werden ingeschakeld om hun collega's in de zwaarst getroffen gebieden bij te staan. Over het hele land schoten ook afdelingen meteen te hulp met materiaal en vrijwilligers. Sommigen keerden zelfs terug uit vakantie om hun collega's te komen helpen. De werken gebeurden vaak in zware omstandigheden en in de gietende regen.

Voor het goederenvervoer hebben wij gezorgd voor een regelmatige, transparante en proactieve communicatie met onze klanten, spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders in onze buurlanden, en met de grote industriële ondernemingen op wie de schade aan ons net een grote impact had. Dankzij dit initiatief kregen zij zeer snel nauwkeurige informatie



Onze collega's toonden zich ook solidair met de slachtoffers. In Pepinster bijvoorbeeld stelden onze teams van I-ICT, I-AM, I-HRO en I-SCPA een "IT-container" ter beschikking waar de slachtoffers van de overstromingen hun administratieve zaken konden opvolgen.

16 juli 2021 - Na de eerste spoedinterventies hebben Infrabel en NMBS een planning uitgewerkt om de lijnen tussen 19 juli en 30 augustus geleidelijk aan weer in gebruik te nemen. Minder dan zes weken na de overstromingen waren nog slechts drie spoorlijnen onberijdbaar.

Ondanks de grote schade kon het treinverkeer, dankzij het harde werk van onze teams, begin oktober overal op het spoornet hervat worden. Minister van Mobiliteit, Georges Gilkinet, sprak voor het parlement dan ook zijn lof uit over het "titanenwerk" van de spoorvrouwen en -mannen van Infrabel die onafgebroken hebben doorgewerkt om het treinverkeer te herstellen.





Covid-19: de opeenvolgende regeringsmaatregelen naleven

Van bij het begin van de uitbraak van de coronacrisis staan de veiligheid en het welzijn van onze medewerkers centraal in de beslissingen van Infrabel. Dit geldt zowel voor zij die op het terrein zijn blijven doorwerken als voor de anderen. Zo hebben we voortdurend onze interne regels ter bestrijding van het coronavirus aangepast, in overeenstemming met de vele richtlijnen die de overheid op diverse momenten in 2021 heeft uitgevaardigd.

VAN 1 JANUARI TOT 27 JUNI: BESCHERMINGSMAATREGELEN WORDEN VERLENGD

Infrabel volgde alle beslissingen van de opeenvolgende overlegcomités op de voet om de verspreiding van het virus tegen te gaan. Zo hebben we regelmatig de geldende maatregelen rond hygiëne en afstand, het dragen van het mondmasker en telewerk in herinnering gebracht, en waar mogelijk systematisch thuiswerk bevorderd.

Vanaf 28 juni mochten de medewerkers op vrijwillige basis terugkeren naar kantoor op voorwaarde dat de bezettingsgraad van het gebouw niet boven de 50% steeg. Tot 19 november konden medewerkers die dat wensten zo vrijwillig terugkeren naar kantoor, op voorwaarde dat ze de beschermingsmaatregelen (rond afstand houden en het dragen van een mondmasker) in acht namen.

NOVEMBER: REGELS WERDEN OPNIEUW VERSTRENGD

Omdat de gezondheidssituatie achteruitging, verstrengde het overlegcomité van 17 november de coronamaatregelen. De regels met betrekking tot social distancing werden aangescherpt en telewerk werd opnieuw aanbevolen.

In de mate van het mogelijke moesten alle vergaderingen en opleidingen online verlopen. Tot 28 januari werden alle evenementen geannuleerd. Enkel essentiële reizen mochten nog doorgaan.

ONS PERSONEEL AANMOEDIGEN OM ZICH TE LATEN VACCINEREN

Naast de hierboven besproken beschermingsmaatregelen kende Infrabel een dienstvrijstelling toe aan alle personeelsleden die zich lieten vaccineren tegen corona. De coronamaatregelen die van toepassing waren tijdens dit tweede jaar van de coronacrisis hadden geen impact op de werven van Infrabel.



Europees Jaar van het Spoor

Sinds 1983 brengt de Europese Unie elk jaar een specifiek thema onder de aandacht van de bevolking. In 2021 viel de keuze op het spoor.

Het Europees Jaar van het Spoor ging in maart officieel van start in Lissabon. De nadruk lag op de Europese Green Deal en het promoten van het spoor als een duurzaam, innovatief en veilig transportmiddel.

Infrabel was partner van het initiatief “European Year of the Rail 2021” en nam deel aan een aantal initiatieven die in dat verband werden georganiseerd.

Op 27 mei was Infrabel aanwezig op het evenement in Athus waar officieel het startschot werd gegeven voor het Jaar van het Spoor in België, in aanwezigheid van commissaris voor Vervoer Adina Vălean en federaal minister van Mobiliteit Georges Gilkinet.

Op 4 en 5 oktober hield de Connecting Europe Express, een speciale, door de EU gecharterde trein, halt in België. Er stonden drie haltes op het programma, in Antwerpen, Brussel en Namen. In Brussel werd de halte van de speciale trein, die door alle lidstaten rijdt, in de kijker gezet. Dit gebeurde met een evenement in aanwezigheid van commissaris Adina Vălean en minister Gilkinet, waar ook Benoît Gilson, CEO van Infrabel, en vertegenwoordigers van alle spoorbedrijven aan deelnamen.

EUROPALIA IN HET TEKEN VAN HET SPOOR

Op 14 oktober werd in aanwezigheid van de Koning het Europalia-festival plechtig geopend. De editie van 2021 stond in het teken van het Europees Jaar van het Spoor en had de trein als centraal thema.

Infrabel was partner van het evenement, samen met NMBS, Thalys en de SNCF. Zo zorgde Infrabel onder meer voor de rijpaden van de speciale trein die het rollend materieel van de Orient Express, die in Train World werd tentoongesteld ter plaatse bracht. Verder maakte Infrabel ook de realisatie van enkele kunstwerken mee mogelijk, waaronder een werk van Laure Prouvost, dat in de buurt van het station Brussel-Zuid werd geïnstalleerd.

Infrabel was ook partner van Winterpret, dat eveneens in het teken stond van het spoor in het kader van EYR21. Een krijttekening op de grond bood voorbijgangers aan het Centraal Station een inblik in de wereld van de spoorwegen die in de Noord-Zuidverbinding onder hen door loopt.



Duurzaam ondernemen

De overstromingen van juli 2021 staan in ons geheugen gegrift omdat ze veel slachtoffers maakten en enorm veel schade veroorzaakten. Het spoornet bleef niet gespaard en onze teams zijn meteen aan het werk gegaan om de infrastructuur snel te herstellen.

Deze ramp heeft ons ook herinnerd, voor zover dat nog nodig was, aan de dringende noodzaak om zorg te dragen voor onze planeet en haar bewoners. Ook hier wil Infrabel zijn verantwoordelijkheid opnemen. Daarom zetten wij ons beleid rond duurzaam en maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) resoluut voort. Dit bestrijkt een heel breed werkveld, gaande van energie-efficiëntie, behoud van biodiversiteit, duurzame en circulaire aankopen tot diversiteit en inclusie, enz.

Omdat we ons bewust zijn van het belang dat onze interne en externe stakeholders hieraan hechten, bouwen we ons MVO-beleid altijd verder uit en werken we het voortdurend bij. Vorig jaar maakten we dit beleid concreet waar in volgende projecten:

- de betrokkenheid van Infrabel bij het Science Based Target Initiative (SBTI), in het kader van onze deelname aan de Belgische Alliantie voor Klimaatactie (BACA). Wij verbinden ons er zo toe onze klimaatdoelstellingen binnen twee jaar te laten valideren als zijnde in overeenstemming met wat volgens de klimaatwetenschap nodig is om de doelstellingen van het Akkoord van Parijs te bereiken;
- een pilootproject rond een *Klimaatworkshop*, ook uitgevoerd in het kader van BACA: dit is een interactieve groepsessie om onze klimaatacties met medewerkers op het terrein te bespreken;
- de lancering van een denkoefening over de circulaire economie met het oog op de verdere ontwikkeling van ons duurzaam aankoopbeleid;
- een eerste *Diversiteits- en Inclusieweek*, met inspirerende webinars voor het personeel over het diversiteits- en inclusiebeleid van Infrabel, seksisme op de werkvloer, discriminatie op het werk, ... ;
- twee grote enquêtes onder alle personeelsleden om hun verwachtingen op het gebied van mobiliteit en welzijn op het werk in kaart te brengen.

2021 was natuurlijk ook het Europees Jaar van het Spoor en het jaar van COP26, de klimaatconferentie van de Verenigde Naties. Een mooie gelegenheid om de aandacht te vestigen op de centrale rol die de spoorsector moet spelen bij het terugdringen van de vervoersgerelateerde broeikasgasemissies. Naar aanleiding hiervan steunde Infrabel de *Climate train*, een speciale trein die 550 reizigers naar het evenement bracht, en sloot zich aan bij de gemeenschappelijke verklaring die door verschillende partners uit de spoorwegwereld werd ondertekend.



2. POSITIONERING VAN DE GROEP

Eind 2021 zijn er op het Belgische spoornet 9 erkende kandidaten spoorwegondernemingen actief voor goederenvervoer : Lineas, CFL Cargo, Crossrail, DB Cargo Belgium, Europorte France, RailTraxx, SNCF Fret, HSL Polska en RTB CARGO NL. Daarnaast is er ook één kandidaat niet spoorwegonderneming actief : Sibelit.

In de sector van het reizigersvervoer telt Infrabel 3 kandidaten spoorwegondernemingen : NMBS (nationaal), Eurostar France en Thi-Factory (internationaal). Daarnaast zijn er ook 2 kandidaten niet-spoorwegondernemingen voor internationaal Reizigersverkeer erkend: OVOE + European Sleeper. Deze kandidaten waren nog niet actief. Eind 2021 telt Infrabel dus voor het goederen- en reizigersvervoer samen 15 erkende klanten waarvan er 13 actief waren.

Eind 2021 bedraagt het totaal aantal effectieve trein-kilometer¹ voor alle segmenten samen (uitgezonderd de toeristische verenigingen² en aangemelde instanties) 98,43 miljoen trein-kilometer. Ten opzichte van 2020 is dit een stijging met 6,2 %. Hiermee komen we bijna terug op het pre-covid niveau van 2019 (99,6 miljoen trein-kilometer).

Het aantal effectieve trein-kilometer voor het segment binnenlands³ reizigersvervoer (met uitzondering van de toeristische organisaties en de aangemelde instanties) is gestegen (+6,6 %) en bedraagt zo 83,66 miljoen trein-kilometer. Deze toename (5,20 miljoen trein-kilometer) is te verklaren door de herneming van de dienstregeling na de inzinking tijdens de eerste covid-19-gezondheids crisis in het jaar 2020. Daarmee zitten wij 1,74 miljoen trein-kilometer boven de pre-covid cijfers.

Wat het internationale reizigersverkeer betreft, kende het aantal effectieve trein-kilometer een groei (13,1 %) ten opzichte van 2020 om in 2021 uit te komen op 2,65 miljoen trein-kilometer. Daarmee blijven we 1,92 miljoen trein-kilometer beneden het internationale reizigersverkeer van 2019.

In 2021 is het aantal effectieve trein-kilometer in het goederenvervoerssegment gestegen ten opzichte van 2020 (+2,2 %) tot 12,11 miljoen trein-kilometer. Dit is nog 0,99 miljoen trein-kilometer onder het pre-covid cijfer van 2019.

Het totale bedrag van de heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur (incl. toeristische verenigingen en aangemelde instanties) bedraagt voor 2021 € 386,24 miljoen⁴ ten opzichte van € 707,50 miljoen in 2020. Het grote verschil wordt verklaard door de aanpassing van de berekening van de infrastructuurvergoeding. Het verschil in ontvangsten is gecompenseerd door een verhoging van de dotatie.

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.

³ Vanaf 2021 worden de IC-Z verbindingen met Nederland gerekend als nationaal reizigersvervoer. De cijfers van 2019 en 2020 zijn berekend volgens deze logica.

⁴ Inclusief de commerciële geste ten aanzien van de spoorwegondernemingen via de aanpassing van de facturatieregels (niet-effectieve rijpaden worden niet aangerekend).

3. BELANGRIJKE GEBEURTENISSEN NA DE AFSLUITING VAN HET BOEKJAAR

GESCHIL SPV 162

Op 24 maart 2022 keurde de Waalse regering een dading goed met de SPV 162 met betrekking tot een juridisch geschil waarbij de SPV 162 het Waalse Gewest had gedagvaard voor de niet-betaling van de laatste twee schijven van subsidies. Het akkoord houdt in dat het Waalse Gewest de voorlaatste schijf en de verwijlinteressen hierop in één keer betaalt in 2022. De betaling van de laatste schijf wordt gespreid in functie van de voortgang van de werken. De verwijlinteressen hierop zijn niet meer verschuldigd door het Waalse Gewest indien de gespreide betalingen tijdig worden ontvangen.

Vanuit een boekhoudkundig perspectief staan zowel de nominale bedragen van de subsidies als de verwijlinteressen in de geconsolideerde jaarrekening van 2021 als een vordering op het Waalse Gewest geboekt. Gezien de verwijlinteressen op de laatste schijf nu een voorwaardelijk actief zijn geworden, zal deze vordering voor een bedrag van 7.753.680,00 € in 2022 worden afgeboekt.

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

COVID-19

Ook in 2022 zal de covid-19-gezondheids crisis een verdere invloed op de onderneming hebben.

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 afgenomen, die zowel voor het nationaal als internationaal reizigersvervoer maar ook voor het goederenvervoer per spoor.

Zonder bijkomende compensatie voor de impact van de crisis op de inkomsten en de uitgaven 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 en 2021 zal Infrabel er uiteraard voor zorgen dat het onderhouds- en vernieuwingswerken uitvoert die nodig zijn om de veiligheid van het treinverkeer te garanderen.

EUROPESE ONTWIKKELINGEN

RECOVERY AND RESILIENCE FACILITY (RRF)

Om de economische en sociale gevolgen van de gezondheids crisis 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.

Op 30 april 2021 keurde de federale ministerraad het ontwerp van de federale bijdrage aan het Plan voor Herstel en Veerkracht (Recovery and Resilience Facility – RRF) van België goed en werd het plan ingediend bij Europa. De Europese Commissie keurde op 23 juni 2021 het Belgisch voorstel in het kader van het RRF goed. Op 13 juli 2021 heeft de Raad van de Europese Unie de herstelplannen van de eerste 12 lidstaten, waaronder België, goedgekeurd voor een totaalbedrag van 5,9 mia €.

In het RRF zijn er twee fiches die investeringswerken uit te voeren door Infrabel betreffen in de periode 2020 – 2025: 275 mio € voor investeringen in een 'Efficiënt Spoor netwerk' en 29,59 mio € voor 'Toegankelijke en Multimodale stations'.

Europees stond 2021 in het teken van het 'European Year of Rail' waarvoor doorheen de Europese Unie verschillende evenementen georganiseerd werden, zowel politiek als socio-economisch en cultureel (Europalia). Ook Infrabel was als lid van de European railway Infrastructure Managers (EIM) actief betrokken bij een aantal events en persacties, o.a. omtrent de duurzame spoorvisie ontwikkeld met de Haven van Antwerpen, de RailTech Innovation 2021 Award die we ontvingen voor het project van de "betonplaat van Franière" en de inhuldiging van onze nieuwe Infrabel Academy.

De Connecting Europe Express, de trein die over een periode van meer dan 5 weken doorheen de Europese Unie reed in september en oktober, was waarschijnlijk het meest visibele voorbeeld van de Europese gedachte om tot een Eengemaakte Europese Spoorwegruimte te komen. Het vergde een precieze operationele samenwerking tussen alle partners om dit mogelijk te maken. Ook Infrabel



droeg hiertoe bij wanneer de trein België aandeed op 4 en 5 oktober, onder andere door het mede-organiseren van een seminarie in Antwerpen over het belang van en de opportuniteiten voor het spoorgoederenvervoer in België.

Infrabel, op verzoek van de EIM en de Europese Commissie, organiseerde op 17 en 18 november respectievelijk de statutaire vergaderingen van EIM, de HLIM (High Level Infrastructure Meeting), als de plenaire vergadering van het Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME). Dit laatste is de overlegstructuur tussen de Europese spoorinfrastructuurbeheerders en de Europese Commissie, zoals voorzien door het Vierde Spoorwegpakket.

Op 14 december 2021 heeft de Europese Commissie haar "Efficient and green mobility package" voorgesteld. Het betreft een pakket beleidsmaatregelen die de Europese transportinfrastructuur van de toekomst moeten vormgeven en een optimale exploitatie ervan moeten faciliteren en stimuleren. Het doel van de Europese Commissie is om met dit pakket aan maatregelen de Europese transportinfrastructuur te moderniseren, digitaliseren en ook duurzamer te maken.

Het pakket valt uit elkaar in 4 onderdelen, waarvan sommigen wetgevend van aard zijn, andere beperkt zijn tot niet bindende communicaties: (i) Herziening van de TEN-T Verordening, (ii) het Actieplan ter bevordering van het grensoverschrijdend en langeafstandspassagiersvervoer per spoor, (iii) Herziening Richtlijn Intelligente vervoerssystemen, (iv) Het Europees kader voor stadsmobiliteit.



5. RISICO'S WAARAAN DE GROEP IS BLOOTGESTELD

Tot het jaar 2020 werkte Infrabel binnen het kader van het ondernemingsplan 2017-2020 dat werd gevalideerd door de raad van bestuur van Infrabel en goedgekeurd werd door de regering.

De opmaak van de budgetten 2021 en 2022, jaren die niet langer onder dit plan vallen, waren 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 moest stellen met ongeveer 550 personen minder dan het nodig zou hebben om al zijn taken uit te voeren. Aangezien de operationele vereisten almaar toenemen is dit bijzonder problematisch.

Ook op het vlak van investeringen zijn de middelen beperkt. Zonder het krachtige signaal van de regering en Europa met de toekenning van de RRF-middelen en de middelen van het Belgische Relanceplan, 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.

Het is van essentieel belang dat er een duidelijk zicht komt op de federale dotatiebedragen die in de komende jaren aan de onderneming zullen 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 2022 zal Infrabel zijn toekomstig performantiecontract met zijn voogdijminister bespreken. Dit performantiecontract zal betrekking hebben op de periode 2023-2032. Infrabel steunt ten volle de ambities van de overheid voor het spoor om de modal shift mee te realiseren. Het hoopt dan ook dat het performantiecontract voor de komende 10 jaar een traject zal uitstippelen dat in de lijn ligt van deze ambities door Infrabel alle nodige - financiële en niet-financiële – hefbomen te geven om het performante spoornet van morgen te ontwikkelen.

2022 zal dus, net als 2021, een beslissingsjaar worden waarbij er bijzondere aandacht moet gaan naar de gevolgen van de uitgevoerde arbitrages om de toekomst van de spoorwegen niet in het gedrang te brengen.

Voor de jaren na 2022 is een duidelijk zicht op de beoogde trein-volumes en de voorziene financiële middelen (OPEX en CAPEX) onontbeerlijk om de verbintenissen van het performantiecontract tijdig met de gepaste plannen te kunnen realiseren en daarmee de verbetering van de concurrentiepositie van het spoor niet in het gedrang te brengen.

De planning voor het spoorstelsel is immers een complex geheel met meerdere dimensies (netwerkplannen, transportplannen, plannen van werken, financieel plan...) waarbij met de randvoorwaarden



van alle stakeholders rekening gehouden moet worden. Financiële stabiliteit op langere termijn is bijgevolg een belangrijke voorwaarde om deze plannen te kunnen realiseren zonder verlies aan kwaliteit en efficiëntie.

Bij de andere risico's zijn er ook juridische en contractuele risico's.

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. Ook in 2021 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). Op 12 november 2021 heeft de private investeerder het vereiste dossier om een verhoging van de reizigerstoeslag te bekomen bij Infrabel ingediend. Op 15 februari 2022 heeft het Directiecomité van Infrabel de verhoging van het passagierssupplement goedgekeurd. Dit zal nu ter goedkeuring worden overgemaakt aan de Belgische regering, bij wie de eindbeslissing ligt. Indien de Belgische Staat weigert de toeslag aan te passen, bestaat het risico dat de prive-investeerder de PPS wenst stop te zetten of een schadevergoeding eist van Infrabel.

Infrabel heeft een aantal belangrijke juridische geschillen lopen, voornamelijk als gevolg van treinongevallen en claims van aannemers, en heeft daarvoor de nodige voorzieningen 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 2021 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 ⁵

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.

In 2021 heeft Infrabel een inventarisering uitgevoerd van alle (internationale) VZW's waarvan het effectief lid is, en van alle vennootschappen waarin het een mandaat van bestuurder heeft.

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

- EESV Rail Freight Corridor North Sea - Mediterranean.
- EESV Corridor Rhine-Alpine.
- EESV North Sea - Baltic Rail Freight Corridor.
- EESV van de gebruikers van ERTMS.

De EESV met betrekking tot de corridors hebben als doel de bevordering en ontwikkeling van het goederenvervoer over het spoor. De EESV van de gebruikers van ERTMS bestaat uit Europese spoorweginfrastructuurbeheerders die ERTMS/ETCS op een geharmoniseerde en interoperabele manier wensen toe te passen.

Via deze dochterondernemingen heeft 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.

⁵De drie SPV zijn projectvennootschappen die de vroegere NMBS-Holding heeft opgericht in het kader van de prefinanciering van verschillende investeringsprojecten door de gewesten.

Infrabel is effectief lid van verschillende (I)VZW's:

- Liège-Carex ASBL, die studies uitvoert over de bouw van een trimodale terminal (lucht, HST en weg) in Liège Airport, en hierdoor onrechtstreeks lid van Eurocarex AISBL, die ijvert voor de totstandbrenging van een hogesnelheidsgoederenvervoer per spoor met aansluiting op luchthavenknooppunten in de landen van de Europese Unie;
- BENOR VZW, BE-CERT VZW, OCAB-OCBS VZW en PROBETON VZW, die actief zijn in het domein van de certificering en kwaliteitsborging van (gewapend) beton.
- RNE VZW naar Oostenrijks recht (RailNetEurope), een vereniging van spoorweginfrastructuurbeheerders, toewijzende instanties en corridors voor goederenvervoer per spoor, die tot doel heeft het internationale luik van de operationele activiteiten van de infrastructuurbeheerders te bevorderen en te vergemakkelijken.
- European Rail Infrastructure Managers AISBL, internationale vereniging van Europese spoorinfrastructuurbeheerders met als doel de verbetering en ontwikkeling van de Europese spoorweginfrastructuur, de stimulering van de ontwikkeling van een Europees spoornetwerk, de behartiging van de belangen van haar leden bij de Europese instellingen en het bieden van een platform voor de leidinggevenden van de spoorweginfrastructuurbeheerders.
- Bewag Beroepsvereniging, vereniging van verschillende actoren die actief zijn op het gebied van goederenwagons en die onder andere optreedt als informatiekanaal tussen de Europese instanties en haar leden.
- Agence Ecosphère ASBL naar Frans recht, groepering van talrijke overheidsbedrijven (waaronder SNCF) en privébedrijven die actief zijn in de spoorwegwereld en die gericht is op innovatie voornamelijk op het gebied van logistiek spoorwegmaterieel.
- Be.Face VZW, een netwerk van bedrijven die samen werken aan de maatschappelijke en professionele inschakeling van kwetsbare doelgroepen, door concrete op de plaatselijke gemeenschap gebaseerde acties, die in samenwerking met de spelers op het terrein worden opgezet.
- The Shift VZW, het Belgische platform voor duurzame ontwikkeling, die het nationaal contactpunt is van de World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) en van CSR Europe.

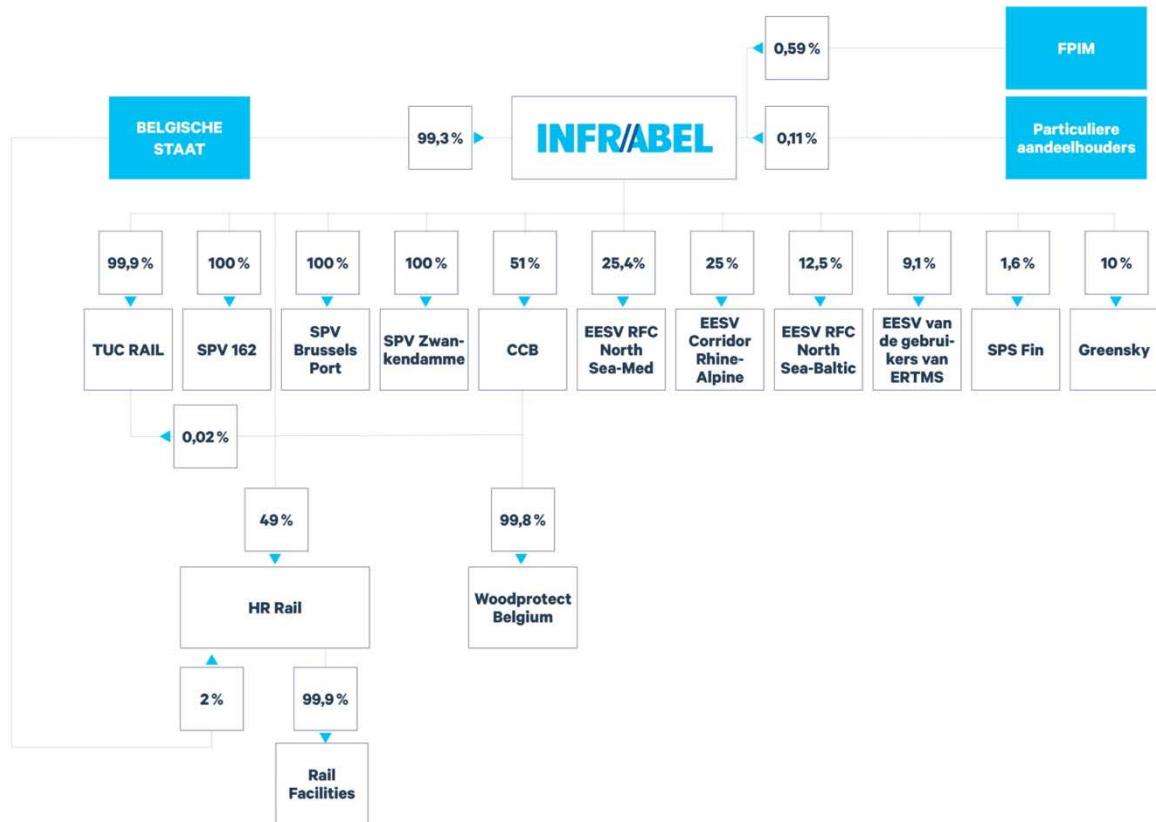


Hieronder vindt u het overzicht van de deelnemingen en lidmaatschappen van Infrabel met het percentage dat het bezit of dat wordt vertegenwoordigd.

Onderneming	Percentage 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	25,38 %		25,38 %
EESV North Sea-Baltic Rail Freight Corridor	12,50 %		12,50 %
EESV van de gebruikers van ERTMS	9,09%		9,09%
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 %
BENOR VZW	2,27 %		2,27 %
BE-CERT VZW	10,00 %		10,00 %
OCAB-OCBS VZW	10,00 %		10,00 %
PROBETON VZW	3,48 %		3,48 %
RNE VZW naar Oostenrijks recht	2,63 %		2,63 %
European Rail Infrastructure Managers IVZW	6,67 %		6,67 %
Bewag Beroepsvereniging	2,13 %		2,13 %
Agence Ecosphère ASBL naar Frans recht	0,92 %		0,92 %
Be.Face VZW	3,12 %		3,12 %
The Shift VZW	0,21 %		0,21 %

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





Infrabel deelnemingen buiten (D)VZW's



FINANCIËLE GEGEVENS





1. INLEIDING

In boekjaar 2021 waren er een aantal gebeurtenissen die hieronder worden uitgelegd om een goed begrip van de geconsolideerde jaarrekening mogelijk te maken:

- 2021 was het eerste volledige jaar waar de nieuwe formule voor de berekening van de infrastructuurvergoeding werd toegepast. Deze nieuwe formule leidt tot een verlies aan infrastructuurvergoeding voor de Infrabel Groep, die echter wordt gecompenseerd door een staatsdotatie, die voor boekjaar 2021 vastgesteld werd op 341,6 miljoen €. Er is dus een belangrijke verschuiving in de omzet van infrastructuurvergoeding naar staatsdotatie.
- In 2021 werd de Infrabel Groep geconfronteerd met twee overstromingen, die leidden tot een verlies aan infrastructuurvergoeding van 4,0 miljoen € en bijkomende kosten in 2021 van 33,2 miljoen €. De exploitatiekosten van 10,1 miljoen € werden geboekt als andere bedrijfskosten en de investeringskosten van 22,1 miljoen € werden geboekt als materiële vaste activa. In de komende jaren zullen nog kosten worden gemaakt gezien niet alle werken reeds in 2021 konden worden uitgevoerd. Infrabel is verzekerd voor dergelijke incidenten en kan beroep doen op het Solidariteitsfonds van de Europese Unie. De Belgische Staat zal de overblijvende kosten op haar nemen. Er werd dan ook een vordering geboekt van 37,2 miljoen €. 14,1 miljoen € werd geboekt als overige bedrijfsopbrengst ten belope van de mislopen infrastructuurvergoeding en de operationele kosten. 22,1 miljoen € werd geboekt als kapitaalsubsidies ten belope van de investeringskosten. Ter prefinanciering heeft de Belgische Staat reeds 63,2 miljoen € gestort aan Infrabel en werd 14,5 miljoen € als voorschot ontvangen van de verzekeringsmaatschappijen. Deze bedragen werden geboekt als overige schulden.
- In 2021 werd de Infrabel Groep nog steeds geconfronteerd met de gevolgen van de COVID-19 pandemie. De financiële gevolgen hiervan bij Infrabel, met name het verlies aan infrastructuurvergoeding en hogere operationele uitgaven, werden volledig gecompenseerd door bijkomende staatsdotatie voor een bedrag van 39,9 miljoen euro⁶.

⁶ 1,3 miljoen euro hiervan had betrekking op 2020.





2. RESULTATENREKENING

	31/12/2021	31/12/2020
Omzet	650.234.049,76	940.631.809,17
Exploitatiesubsidies	505.758.630,83	174.867.658,63
Geproduceerde vaste activa	493.765.411,87	482.089.028,35
Overige bedrijfsopbrengsten	26.973.275,24	14.161.464,13
Bedrijfsopbrengsten vóór kapitaalsubsidies	1.676.731.367,70	1.611.749.960,28
Aankopen handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	-238.447.210,06	-242.611.347,84
Diensten en diverse goederen	-1.302.402.042,30	-1.261.307.076,67
Personeelskosten	-62.951.100,80	-60.140.837,48
Andere bedrijfskosten	-7.836.383,07	-3.487.110,58
Bedrijfskosten vóór afschrijvingen en bijzondere waardevermindervingsverliezen	-1.611.636.736,23	-1.567.546.372,57
Bedrijfsresultaat vóór kapitaalsubsidies, afschrijvingen en bijzondere waardevermindervingsverliezen	65.094.631,47	44.203.587,71
Kapitaalsubsidies	706.505.269,80	709.075.176,16
Afschrijvingen en bijzondere waardevermindervingsverliezen	-735.895.094,69	-742.085.361,09
Bedrijfsresultaat	35.704.806,58	11.193.402,78
Financiële opbrengsten	115.775.531,95	117.135.255,60
Financiële kosten	-145.593.906,47	-153.210.204,41
Netto financieel resultaat	-29.818.374,52	-36.074.948,81
Deel in het resultaat van de deelnemingen verwerkt volgens de vermogensmutatiemethode	673.149,58	1.043.756,92
Resultaat voor belastingen	6.559.581,64	-23.837.789,11
Winstbelastingen	-963.299,47	-1.027.276,35
Resultaat van het boekjaar	5.596.282,17	-24.865.065,46
Actuariële verschillen op verplichtingen na uitdiensttreding	20.809.662,65	-24.855.692,44
Aandeel in de niet-gerealiseerde resultaten van deelnemingen verwerkt volgens de vermogensmutatiemethode	1.770.014,44	-2.229.771,61
Reële waarde aanpassingen van financiële schulden voor het eigen kredietrisico	-20.335.452,00	-3.983.306,94
Subtotaal van de elementen die niet naar de resultatenrekening kunnen geherklasseerd worden in toekomstige periodes	2.244.225,09	-31.068.770,99
Totaal van de niet-gerealiseerde resultaten	2.244.225,09	-31.068.770,99
Totaal van de gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten	7.840.507,27	-55.933.836,45
Totaal van de gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten toe te rekenen aan:		
Aandeelhouders van de Groep	7.745.332,46	-56.245.529,28
Minderheidsbelangen	95.174,81	311.692,83



Bedrijfsresultaat voor kapitaalsubsidies, afschrijvingen en bijzondere waardevermindering-verliezen

Het boekjaar 2021 wordt afgesloten met een bedrijfsresultaat voor kapitaalsubsidies, afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingverliezen van 65,1 miljoen €, tegenover 44,2 miljoen € in 2020, een stijging met 20,9 miljoen €.

Deze evolutie wordt verklaard door:

- een stijging van de bedrijfsopbrengsten met 65,0 miljoen €,
- gedeeltelijk gecompenseerd door een minder sterke stijging van de bedrijfskosten met 44,1 miljoen €.

De stijging van de bedrijfsopbrengsten met 65,0 miljoen € kan worden verklaard door:

- een stijging van de exploitatiesubsidies met 330,9 miljoen €, waaronder de stijging van de compensatie voor de herziening van de tarifiering van de infrastructuurheffing met 324,4 miljoen €,
- een stijging van de overige bedrijfsopbrengsten met 12,8 miljoen €,
- een stijging van de geproduceerde vaste activa met 11,7 miljoen €,
- gedeeltelijk gecompenseerd door een daling van de omzet met 290,4 miljoen €, voornamelijk door een daling van de infrastructuurvergoeding als gevolg van de herziening van de tarifiering van de infrastructuurheffing.

De stijging van de bedrijfskosten met 44,1 miljoen € kan worden verklaard door de volgende elementen:

- een stijging van de diensten en diverse goederen met 41,1 miljoen €,
- een stijging van de andere bedrijfskosten met 4,3 miljoen €,
- een stijging van de personeelskosten met 2,8 miljoen €,
- gedeeltelijk gecompenseerd door een daling van de aankopen handelsgoederen, grond- en hulpstoffen met 4,1 miljoen €.



Totaal van de gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten

De afschrijvingen en bijzondere waardevermindervingsverliezen bedroegen 735,9 miljoen €, een daling van 6,2 miljoen € ten opzichte van 2020. De inresultaatname van kapitaalsubsidies bedroeg 706,5 miljoen €, een daling van 2,6 miljoen €.

Het financieel resultaat is negatief ten belope van 29,8 miljoen € en is gestegen met 6,3 miljoen € ten opzichte van 2020. De financiële opbrengsten bedragen 115,8 miljoen €, waarvan 78,4 miljoen € ten gevolge van reële waarde aanpassingen, 36,3 miljoen interestopbrengsten voortvloeiend uit de beleggingen, 0,7 miljoen € omrekeningsverschillen en 0,4 miljoen € overige financiële opbrengsten. De financiële lasten bedragen 145,6 miljoen €, waarvan 80,8 miljoen € eigenlijke financiële lasten voortvloeiend uit de schulden, 59,2 miljoen € reële waarde aanpassingen, 3,9 miljoen € omrekeningsverschillen en 1,7 miljoen € overige financiële kosten.

Het aandeel in het resultaat van de investeringen opgenomen volgens de vermogensmutatiemethode is positief ten belope van 0,7 miljoen € (2020: 1,0 miljoen €).

De winstbelastingen bedragen 1,0 miljoen € (2020: 1,0 miljoen €).

Dit leidt tot het resultaat van het boekjaar van 5,6 miljoen € (2020: -24,9 miljoen €).

De niet-gerealiseerde resultaten, ten belope van 2,2 miljoen € (2020: -31,1 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 7,8 miljoen € voor het boekjaar 2021 ten opzichte van -55,9 miljoen € voor het boekjaar 2020.







3. BALANS

	31/12/2021	31/12/2020
Immateriële vaste activa & goodwill	1.475.636.877,03	1.474.951.703,10
Materiële vaste activa	19.102.497.940,88	18.646.746.281,18
Terreinen	1.625.203.221,28	1.618.308.659,90
Gebouwen	614.473.141,25	630.140.144,05
Spoorwegconstructies	5.515.981.741,04	5.433.306.076,12
Spoorweginfrastructuur	8.570.571.270,49	8.415.093.497,80
Rollend spoorwegmaterieel	90.716.411,88	83.845.795,81
Diverse installaties en uitrustingen	624.083.574,07	623.732.190,24
Vaste activa in aanbouw	2.061.468.580,87	1.842.319.917,26
Deelnemingen verwerkt volgens de vermogensmutatiemethode	12.051.087,85	9.607.923,83
Overige financiële activa	671.677.949,71	693.723.147,12
Vorderingen op meer dan één jaar	1.244.872.604,87	1.277.461.831,15
Afgeleide financiële instrumenten	14.131.547,22	25.419.131,98
Uitgestelde belastingen	45.291,91	0,00
Vaste activa	22.520.913.299,47	22.127.910.018,36
Vorraden	275.260.712,53	272.885.625,66
Handels- en overige vorderingen	454.948.939,59	401.051.428,36
Contractactiva	22.662.118,09	21.500.717,08
Geldmiddelen en kasequivalenten	389.520.795,72	291.602.488,60
Vlottende activa	1.142.392.565,93	987.040.259,70
Activa bestemd voor verkoop	170.000,00	0,00
Totaal actief	23.663.475.865,40	23.114.950.278,06
Kapitaal	982.580.391,67	982.580.391,67
Uitgiftepremies	299.317.752,80	299.317.752,80
Geconsolideerde reserves	87.323,75	-8.630.135,80
Eigen vermogen van de Groep	1.281.985.468,22	1.273.268.008,67
Minderheidsbelangen	4.257.387,23	4.155.974,83
Totaal eigen vermogen	1.286.242.855,45	1.277.423.983,50
Schulden uit personeelsbeloningen	184.619.309,46	208.294.944,01
Voorzieningen	29.562.344,77	23.745.909,38
Financiële schulden	3.256.280.467,68	2.796.910.115,51
Afgeleide financiële instrumenten	103.040.872,99	152.729.574,99
Overige schulden	459.963.746,48	441.485.274,47
Contractverplichtingen	37.878.608,18	31.696.038,06
Kapitaalsubsidies	16.591.835.094,73	16.078.743.789,61
Langlopende verplichtingen	20.663.180.444,29	19.733.605.646,03
Schulden uit personeelsbeloningen	87.744.059,92	81.300.931,13
Voorzieningen	38.369.624,08	50.094.975,44
Financiële schulden	131.237.826,13	564.540.704,32
Afgeleide financiële instrumenten	0,00	7.028.660,87
Handelsschulden	576.592.219,63	553.547.250,47
Belastingen en andere taken	632.257,05	1.709.201,51
Sociale schulden	12.240.818,49	12.643.005,38
Overige schulden	70.542.720,47	54.129.427,09
Contractverplichtingen	94.542.315,32	76.775.767,75
Kapitaalsubsidies	702.150.724,57	702.150.724,57
Kortlopende verplichtingen	1.714.052.565,66	2.103.920.648,53
Totaal eigen vermogen en passiva	23.663.475.865,40	23.114.950.278,06





Het geconsolideerde balanstotaal van de Groep op 31.12.2021 bedraagt 23.663,5 miljoen €, een stijging van 548,5 miljoen € tegenover vorig jaar.

De balansstructuur blijft gekenmerkt door een belangrijk deel vaste activa (22.520,9 miljoen €). Dit zijn voornamelijk materiële vaste activa (19.102,5 miljoen €), maar ook immateriële vaste activa en goodwill (1.475,6 miljoen €), waaronder het exploitatierecht (1.126,5 miljoen €), vorderingen op lange termijn (1.244,9 miljoen €), overige financiële activa (671,7 miljoen €), afgeleide financiële instrumenten (14,1 miljoen €) en deelnemingen verwerkt volgens de vermogensmutatiemethode (12,1 miljoen €).

De stijging van de materiële vaste activa met 455,8 miljoen € is toe te schrijven aan de gerealiseerde investeringen in 2021.

De rest van de activa wordt gevormd door de vlottende activa (1.142,4 miljoen €) die voor 454,9 miljoen € bestaan uit vorderingen, voor 389,5 miljoen € uit geldmiddelen en kasequivalenten, voor 275,3 miljoen € uit voorraden en voor 22,7 miljoen € uit contractactiva.

Het passief wordt gevormd door 1.286,2 miljoen € eigen vermogen, waarvan 4,3 miljoen € aan minderheidsbelangen, en voorts 20.663,2 miljoen € aan langlopende verplichtingen en voor 1.714,1 miljoen € aan kortlopende verplichtingen.

De langlopende en kortlopende verplichtingen bestaan uit kapitaalsubsidies voor 17.294,0 miljoen €, financiële schulden met inbegrip van de afgeleide financiële instrumenten voor 3.490,6 miljoen €, voorzieningen en schulden uit personeelsbeloningen voor 340,3 miljoen € en de andere schulden, zoals handelsschulden, sociale schulden, belastingen, overige schulden en contractverplichtingen, voor een totaal van 1.252,4 miljoen €.

De daling van de financiële schulden met inbegrip van de afgeleide financiële instrumenten met 30,6 miljoen € is het gevolg van een daling van de reële waarde aanpassingen op deze schulden. De toename van de schulden op lange termijn is voornamelijk het gevolg van de herfinancieringen op lange termijn van een deel van de schulden die in 2021 vervielen. De daling van de schulden op korte termijn vloeit hier eveneens uit voort.

Opgemaakt te Brussel op 19 april 2022

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.