



INFRABEL

Jaarverslag aan de aandeelhouders **2019**

infrabel.be



JAARVERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR AAN DE ALGEMENE VERGADERING VAN AANDEELHOUDERS VAN 20 MEI 2020

Dit jaarverslag wordt vastgesteld overeenkomstig de artikels 3:5, 3:6, 3:65, 7:96, 7:203 et 7:220 van het Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen en artikel 27 van de wet van 21 maart 1991 houdende hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Het verslag bevat ook het remuneratieverslag dat wordt vastgesteld overeenkomstig artikel 17 § 4 van voornoemde wet. 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 onderneming met betrekking tot het boekjaar 2019.







Inhoudstafel

Editoriaal	1
Toestand, resultaten, evolutie.....	2
1. Onze prioriteiten staan centraal in de markante gebeurtenissen	3
2. Positionering van het bedrijf en kerncijfers	52
3. Belangrijke gebeurtenissen na de afsluiting van het boekjaar	55
4. Omstandigheden die een belangrijke invloed op de ontwikkeling van de onderneming kunnen hebben	57
5. Risico's waaraan de onderneming is blootgesteld	61
6. Onderzoek en ontwikkeling	64
7. Dochterondernemingen	65
Financiële gegevens.....	68
1. Wijzigingen in de presentatie van de jaarrekening en de waarderingsregels.....	69
2. Resultatenrekening.....	70
3. Balans	73
4. Continuïteit.....	75
5. Bestemming van het resultaat.....	76
6. Risico's en onzekerheden in verband met het gebruik van financiële instrumenten	77
7. Bijkomende aan de commissarissen toevertrouwde opdrachten.....	79
Corporate Governance.....	80
1. Raad van bestuur	81
2. Auditcomité.....	86
3. Benoemings- en bezoldigingscomité.....	88
4. Directiecomité.....	89
5. Controle.....	91
6. Mandaten in de dochterondernemingen en vennootschappen met deelneming	93
Remuneratieverslag	95





EDITORIAAL

Bij het ter perse gaan van dit jaarverslag gaat de hele wereld gebukt onder een grootschalige gezondheids crisis die een zware menselijke tol eist. De Covid-19-pandemie treft de wereldeconomie bijzonder hard en op het moment van dit schrijven kan niemand voorspellen hoe lang de crisis zal duren of hoe ingrijpend de daaruit voortvloeiende recessie zal zijn.

Om de verspreiding van het virus in te dijken, besloot de federale regering al snel om de verplaatsingen van de burgers te beperken. Daartoe werd een hele rist maatregelen genomen: zo werd werken van thuis uit sterk aangemoedigd en moesten de meeste handelszaken sluiten. Deze beslissingen, die noodzakelijk waren om het besmettingsgevaar te beperken en de volksgezondheid te beschermen, hadden een onmiddellijke impact op onze activiteiten. Wij zagen ons dan ook genoodzaakt om de organisatie van onze activiteiten te herbekijken en, in nauwe samenspraak met de NMBS, de treindienst aan te passen en een treindienst van nationaal belang in te voeren. Dankzij deze dienstregeling kon het medisch personeel blijven rekenen op de trein om zijn essentiële rol in de strijd tegen de epidemie te kunnen blijven spelen. Om de bevoorradings van het land op peil te houden, hebben we er tevens voor gezorgd dat het goederenverkeer in het hele land kon blijven rijden, zoals daartoe ook werd opgeroepen door de regering.

Daarnaast was het evenzeer onze opdracht en onze plicht als werkgever om te waken over de gezondheid van onze medewerkers. We hebben dus belangrijke maatregelen getroffen om het personeel dat op het terrein aanwezig moet zijn, te beschermen, waarbij de veiligheid en de goede werking van het treinverkeer verzekerd bleef.

Zodra deze maatregelen werden genomen, hebben we vooruitgekeken door een strategie voor te bereiden om, bij de exit uit de lockdown, de heropstart van de economie in ons land volop te ondersteunen. Daarbij houden we rekening met de beslissingen van de regering en met de beperkingen verbonden aan de socialdistancingmaatregelen voor het personeel, de termijnen om de werven opnieuw op te starten en de timing voor de hervatting van het treinverkeer.

Gelet op de onzekerheid die nu heerst, zijn de gevolgen van deze crisis voor de rest van dit jaar en de komende jaren moeilijk in te schatten. De impact van de crisis, niet alleen op de economie en de samenleving maar ook op onze activiteiten, zal duidelijk voelbaar zijn. Er is evenwel één zekerheid, iets waar we rotsvast van overtuigd zijn: we zullen altijd kunnen rekenen op de toewijding van ons gedreven personeel dat fier is de medeburgers en het land, wat er ook moge gebeuren, te kunnen dienen. We willen hier onze medewerkers dan ook nogmaals bedanken voor hun buitengewone inzet en professionalisme tijdens deze ongeziene crisis.

In de volgende pagina's overlopen we de markante gebeurtenissen van 2019. Het belangrijkste wapenfeit was de aankondiging van ons nieuw strategisch plan GO! dat ons bedrijf in staat moet stellen zijn activiteiten verder te moderniseren en zijn technologische revolutie voort te zetten.

Uiteraard kunnen we hier niet afsluiten zonder onze dank te betuigen aan Luc Lallemand die 15 jaar lang aan het hoofd van Infrabel heeft gestaan. Zijn wens om een nieuwe professionele uitdaging aan te gaan, bracht hem aan het roer van de infrastructuurbeheerder van het Franse spoornet. We wensen hem van harte heel veel succes toe.

Ann Billiau
Chief Executive Officer a.i. & Chief Client Officer

Jochen Bultinck
Chief Operations Officer

Eric Mercier
Chief Digital Officer

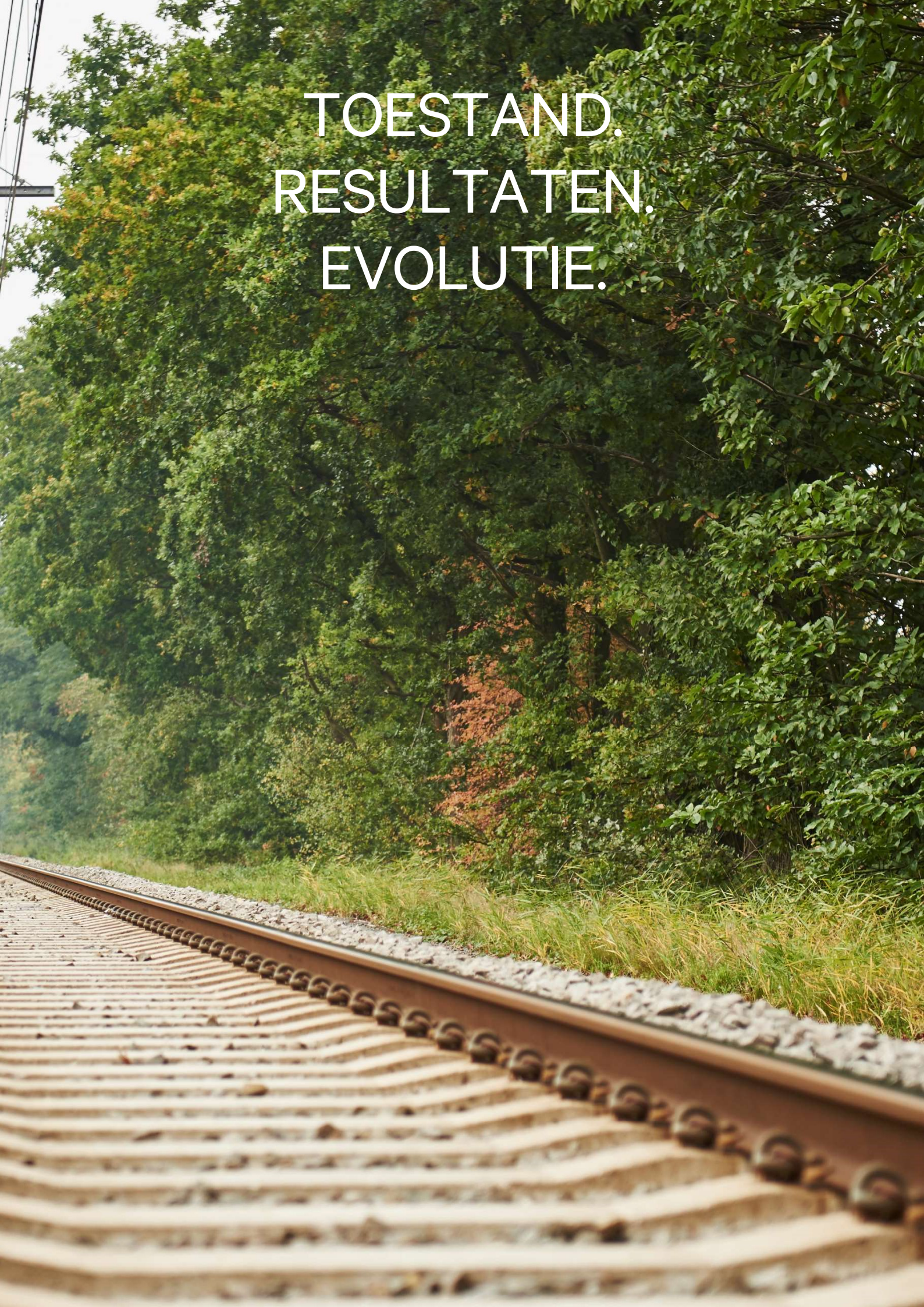
Christine Vanderveeren
Chief Financial Officer

Benoit Gilson
Chief Strategy, Innovation, Comm & Public Affairs Officer

Nicolas Van Wijk
Chief Talent Officer



TOESTAND.
RESULTATEN.
EVOLUTIE.



1. ONZE PRIORITEITEN STAAN CENTRAAL IN DE MARKANTE GEBEURTENISSEN

Dit eerste hoofdstuk van het jaarverslag brengt een chronologisch relaas van de markante gebeurtenissen van 2019 en linkt deze aan de strategische prioriteiten van Infrabel uit het Ondernemingsplan 2017-2020.



Veiligheid voorop



Treinen op tijd



Een spoornet
voor alle
treinen van
morgen



Een financieel
gezond bedrijf



Op één lijn met de
samenleving





Januari // Februari



TWEE INHULDIGINGEN OM HET NIEUWE JAAR FEESTELIJK IN TE ZETTEN

EEN NIEUW GEBOUW IN NAMEN ... "MADE BY INFRABEL"

In januari werd in het hartje van de Waalse hoofdstad een nieuw Infrabel-gebouw officieel in gebruik genomen. In dit gebouw vinden de 70 I-TMS-medewerkers van het seinhuis en de 100 collega's van I-AM van de antenne van het Logistiek Centrum Infrastructuur samen onderdak, waardoor er vlotter synergieën tussen deze medewerkers tot stand komen. Het gebouw vormt bovendien een primeur, want het werd volledig uitgedacht door onze eigen medewerkers. De teams die aan dit project hebben meegewerkt, mogen terecht trots zijn op het resultaat! Naast bruggen, tunnels en onderdoorgangen heeft Infrabel dus nog andere "kunstwerken" waar het prat kan op gaan. Het nieuwe gebouw is een knap staaltje vakmanschap van onze ingenieurs.

Dankzij de ligging van deze antenne vlakbij de stad, kunnen onze teams vanuit Namen, een belangrijk spoornetknooppunt, snel uitrukken voor interventies in de spoorinstallaties. Deze nieuwe infrastructuur die door Luc Lallemand (CEO), François Bellot - de federale minister van Mobiliteit - en Maxime Prévot - de



burgemeester van Namen werd ingehuldigd, staat ook in het teken van duurzaamheid. Vanaf de ontwerpfase van het project ging er heel wat aandacht uit naar milieuvriendelijke bouwprocedures om dit gebouw nog energiezuiniger te maken dan wat wordt opgelegd door de huidige energienormen. Om te voldoen aan de milieunormen inzake hoogrendementsisolatie, werd het gebouw uitgerust met warmtepompen en zonnepanelen om zijn ecologische voetafdruk te verkleinen.





... EN EEN SPIKSPLINTERNIEUW LOGISTIEK CENTRUM IN CHARLEROI

De nieuwe werkplek van het personeel van Charleroi, dat vroeger verspreid was over 5 verschillende sites in de regio, is modern en ergonomisch ingericht. Het gebouw dat kort na de ingebruikname van de antenne van Namen plechtig werd geopend in aanwezigheid van Paul Magnette, burgemeester van de stad, en Luc Lallemand (CEO), biedt een enorme capaciteit, waarvan 3.000 m² dient voor de gemeenschappelijke ruimtes en kantoren, en 7.000 m² voor werkplaatsen en magazijnen die ter beschikking staan van de verschillende spoorwegberoepen.

Centraal in de denkoefening rond de organisatie van de werkruimtes stond de beslissing om de logistieke keten volledig om te gooien. Deze strategie stelt ons in staat efficiënt te reageren bij incidenten op het spoornet. Voortaan kunnen de ploegen sneller interventies uitvoeren op de 250 km hoofdsporen van Couvin naar Cérroux-Mousty, via Auvélais en Erquelinnes. Dit komt het reizigerscomfort ten goede want het zorgt voor vlotter en stipter treinverkeer.

Deze twee nieuwe gebouwen herinneren er ons ook aan waar we vandaan komen: in 2005 was het personeel verantwoordelijk voor het onderhoud van de infrastructuur nog verspreid over 250 werkzetels. Eind 2020 zullen er slechts 22 “LCI’s” en 46 lokale antennes overblijven. Dus: 68 sites in plaats van 250 sites voordien.



KLANT STAAT CENTRAAL

Beantwoorden aan de verwachtingen van onze klanten is cruciaal in een almaar concurrentiëlere transportsector. Daarom besloot het directiecomité zijn goedkeuring te geven voor een wijziging in de organisatie van de directie I-TMS. De nieuwe dienst “Customer & Product Management” werd opgericht als uniek aanspreekpunt voor spooroperatoren en industriële operatoren.

Een niet meer dan logische beslissing, gelet op de ambitie van Infrabel om de globale prestaties van de onderneming te verbeteren. Doel daarbij is een strategische relatie uit te bouwen met zijn bevoorrechte partners. Met deze aanpak kunnen we onze vorderingen, en eventueel onze lacunes, opvolgen zodat we onze klanten kunnen blijven ondersteunen in een wereld in verandering met een almaar heviger concurrentie.



As 3: VERDERE MODERNISERING

Op as 3 vinden er al enkele jaren ambitieuze moderniseringswerken plaats. Deze spooras, die bestaat uit de lijnen 161 (Brussel-Namen) en 162 (Namen - Luxemburgse grens), verbindt de hoofdstad met het Groot Hertogdom Luxemburg en valt samen met de Corridor C die Antwerpen verbindt met Bazel en Lyon. Het is een 226 km lange spoorlijn met een bijzonder grillig tracé, waardoor er een relatief lage referentiesnelheid van 130 km/u geldt. In 2007 werd het startschot gegeven voor een grootschalig infrastructuurvernieuwingprogramma om de referentiesnelheid op te trekken tot 160 km/u op de baanvakken die voldoende lang zijn. Dit zal, afhankelijk van het treintype, naar schatting een tijdswinst van 11 tot 20 minuten opleveren ... Zo wordt het spoor nog aantrekkelijker!

Het station van Aarlen dat binnenkort drie vernieuwde perrons krijgt die bovendien ook een stuk langer zijn, zodat er niet alleen treinen van 250 m maar ook treinen van 350 m halt kunnen houden, kreeg het bezoek van de federale minister van Mobiliteit François Bellot die er een stand van zaken gaf over de volgende lopende werken:

- vernieuwing van de seininrichting en sporen ;
- aanpassing of vernieuwing van 65 *kunstwerken* (bruggen, rotswanden, etc.);
- werken voor het rechte trekken van een aantal scherpe bochten;
- de volledige herinrichting van vier stations (Gembloux, Ciney, Rochefort-Jemelle en Aarlen).

Een ander grootschalig project draait rond de elektrificering van de lijn met de omschakeling in 2020 van 3.000 volt naar 25.000 volt, dezelfde spanning als de spanning op het Luxemburgse spoornet. Dankzij deze aanpassing kunnen de treinen vlot van het ene spoornet op het andere spoornet overgaan.

160 KM/U TUSSEN CINEY EN NAMEN

In juni werd een belangrijke fase van de spoorwerf afgerond met de voltooiing van het lijnvak tussen Ciney en de Waalse hoofdstad Namen. Dankzij deze werken, die samen met TUC RAIL werden uitgevoerd, kunnen de treinen vandaag met 160 km/u over dit lijnvak rijden. Dit is goed voor 2 minuten tijdswinst op het traject tussen beide steden.





FUSIEPLANNEN VAN SIEMENS EN ALSTOM WORDEN VERWORPEN

Begin februari sprak de Europese Commissie haar veto uit tegen de fusie tussen de twee treinbouwers Siemens (Duitsland) en Alstom (Frankrijk). Een wijze beslissing volgens Infrabel want een fusie zou hebben geleid tot een monopoliemarkt die onze onderneming, haar klanten en de hele economie niet ten goede komt.

In 2017 kondigden de twee Europese marktleiders op het gebied van seininrichting en rollend spoomaterieel aan dat ze samen een alliantie wilden vormen. Dit leek hun een goede strategie om beter de concurrentie te kunnen aangaan met de Chinese reus CRRC. Nadat deze toenadering bekend raakte, nam Infrabel deel aan de consultatieronde die de Europese Commissies hield om de gevolgen van de aangekondigde fusie te onderzoeken. Volgens Infrabel kon de fusie leiden tot een monopoliesituatie, een risico op prijsstijgingen en onvoldoende innovatiedrang. Stuk voor stuk effecten die de onderneming niet ten goede zouden komen.

EEN POSITIEVE BESLISSING VOOR ONZE KLANTEN

Infrabel evenals de Belgische, Britse, Spaanse en Nederlandse mededingingsautoriteiten, en de European Association of Railway Infrastructure Managers zijn van oordeel dat de Commissie de juiste beslissing heeft genomen om de belangen van de Europese spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, lidstaten, aandeelhouders en Europese spoorklanten te beschermen.

Nu dit achter de rug is, heeft Infrabel de verschillende actoren gevraagd om voor zichzelf uit te maken waar de grote uitdagingen liggen waar de Europese spoorindustrie nu voor staat. De oplossing voor deze zaak biedt dan ook een belangrijke kans om toekomstgericht verder te werken en om met innovatieve oplossingen voor de komende decennia voor de dag te komen. Vanuit die optiek benadrukte de Belgische spoorinfrastructuurbeheerder altijd bereid te zijn om een voortrekkersrol te spelen en zo bij te dragen tot een nieuw industrieel beleid, zowel in de Europese Unie als op nationaal vlak.







THANKS TO



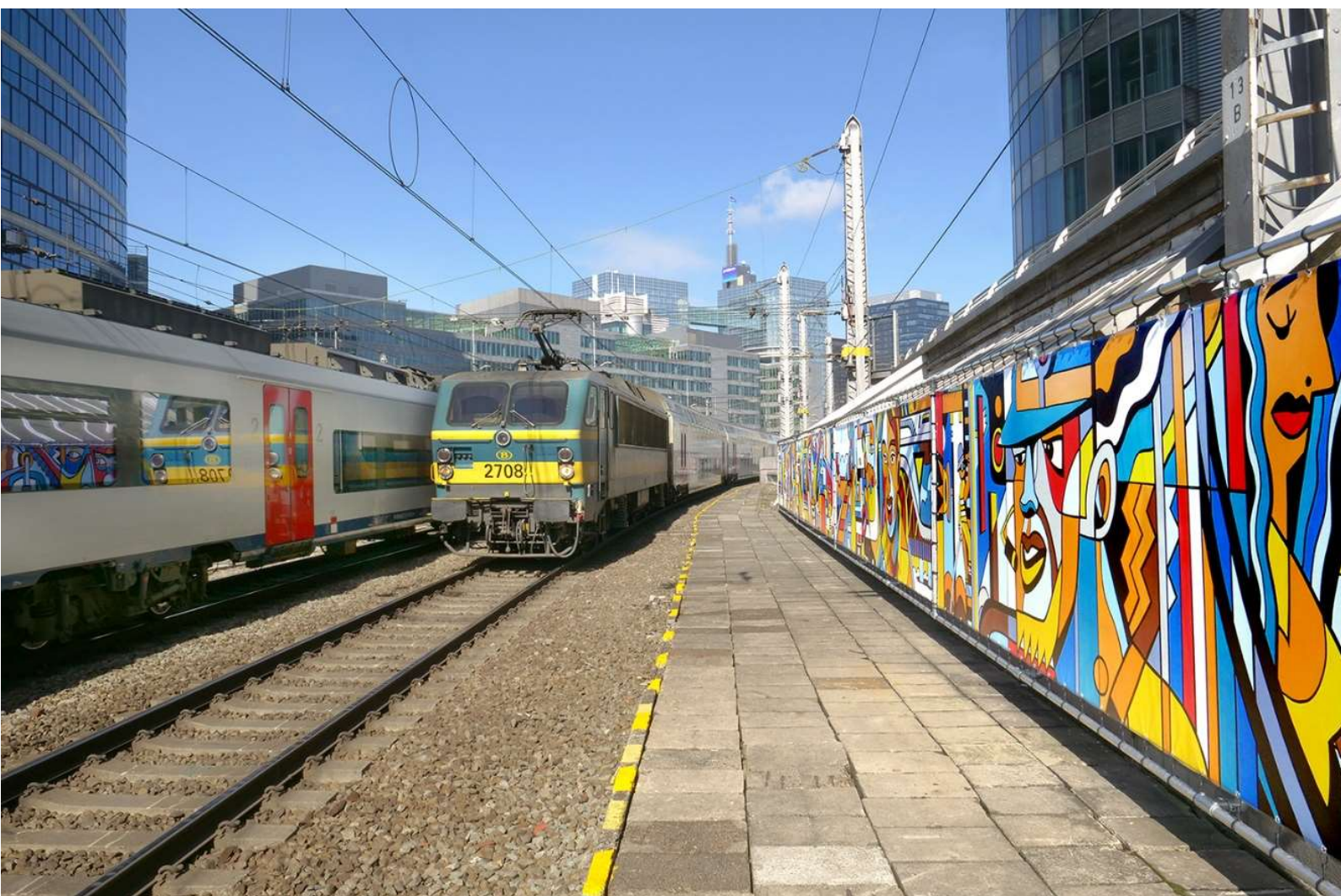
ART ON TRACKS: EEN ORIGINELE HULDE AAN ONZE COLLEGA'S OP HET SPOOR

Met de steun van de Internationale Spoorwegunie (UIC), die kunst in de spoorwegsector wil promoten, heeft Infrabel besloten om hulde te brengen aan alle mannen en vrouwen die werkzaam zijn op het spoor... allemaal mensen met een grote passie voor hun job! Het kunstwerk van maar liefst dertig meter lang en twee meter hoog komt aan de uitgang/ingang van de Noord-Zuidverbinding in Brussel-Noord perfect tot zijn recht. Het springt onmiddellijk in het oog van de reizigers die een van de 1.200 treinen nemen die dagelijks op deze strategische spooras rijden. Het fresco werd gemaakt door de kunstenaars Guillaume Desmarests en Frédéric Lebbe van het Brusselse kunstcollectief Farm Prod.

EEN KUNSTWERK DAT HET WERK VAN ONZE COLLEGA'S IN DE KIJKER ZET

Om ons spoornet zo efficiënt mogelijk te maken en te moderniseren, moet ons personeel dagelijks interventies uitvoeren. Mannen en vrouwen met verschillende profielen zijn de klok rond, zomer en winter, hard in de weer om het treinverkeer te verzekeren. Maar al te vaak hebben de treinreizigers geen oog voor het werk dat onze mensen aan het spoor verrichten. Ze beseffen ook niet hoe belangrijk hun werk wel niet is om de veiligheid op het spoornet te verzekeren, noch hoeveel technische kennis hierbij komt kijken. Vanuit die optiek blijft de onderneming onvermoeibaar verder moderniseren door gebruik te maken van nieuwe tools en technologieën. De medewerkers dienen daarvoor echter steeds nieuwe vaardigheden te ontwikkelen en gedurende hun hele loopbaan te blijven bijscholen.

Om onze treinen veilig op ons spoornet te kunnen laten rijden, moeten onze collega's elke dag interventies uitvoeren. Het fresco is bedoeld om dit duidelijk in de verf te zetten. De problemen waarmee onze spoor mannen en -vrouwen te maken krijgen, worden almaar complexer!



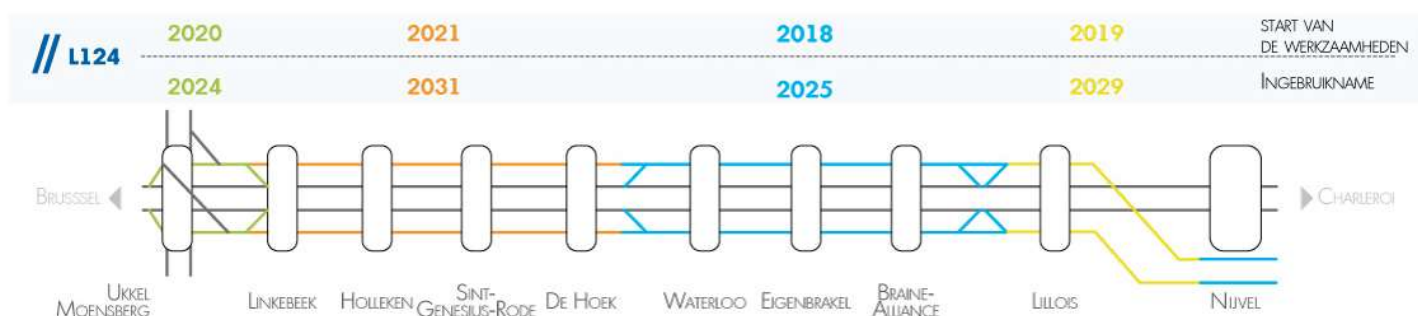


HEROPSTART VAN DE GEN-WERKEN TUSSEN WATERLOO EN BRAINE-ALLIANCE

Dankzij de bijkomende financiering door de federale regering konden de GEN-werken op de L124 worden hervat. Dankzij deze extra injectie van 1 miljard kunnen projecten van strategisch belang voor de spoormobiliteit gerealiseerd worden en kunnen bepaalde werken met betrekking tot het GEN, zoals de werken op de lijn 161 en de lijn 124, worden heropgestart.

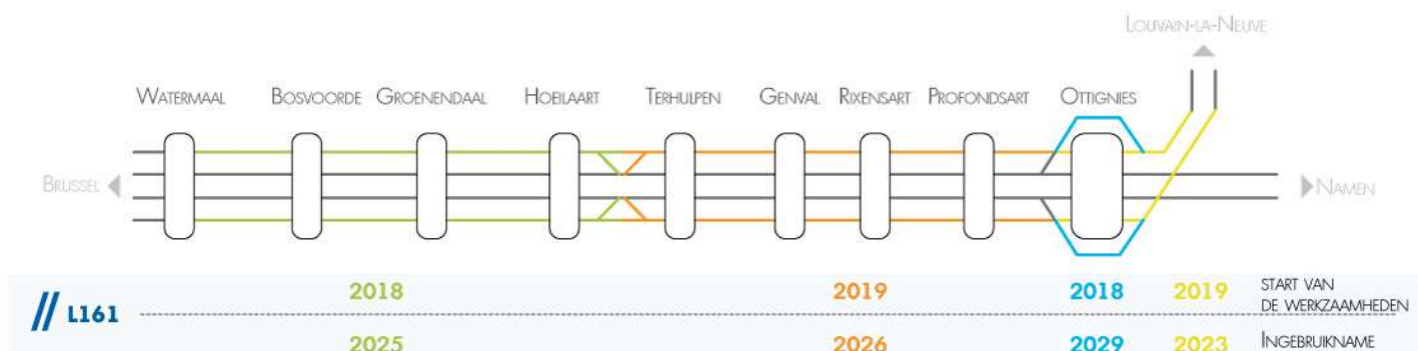
TWEE EXTRA SPOREN VOOR SPOORLIJN 124

Het viersporig maken van de lijn is bedoeld om het verkeer tussen Nijvel en de hoofdstad op termijn vlotter te laten doorstromen doordat er meer sneltreinen kunnen rijden. Wanneer de eerste fase van de werken in 2025 achter de rug is, kan de NMBS haar S-aanbod uitbreiden door tijdens de spits in de stations van de L124 meer klokvast treinen naar en vanuit Brussel in te leggen. Reizigers tussen Nijvel en Brussel (en naar Holleken en De Hoek wanneer de werken tegen 2031 klaar zullen zijn) krijgen dus een beter treinaanbod. Dit zal een extra stimulans zijn voor andere pendelaars om de auto aan de kant te laten en te kiezen voor de trein.



LIJN 161: BAANVAK WATERMAAL-TERHULPEN KRIJGT VOORRANG

De NMBS en Infrabel beslisten gezamenlijk om de GEN-werken "lijnvak per lijnvak" uit te voeren. Daarom werd eerst gestart met het Waalse spoorgedeelte van de L161 tussen het station Watermaal en de inrit van Terhulpen (de zogenaamde "Bakenbos"-wijk). De werken burgerlijke bouwkunde - de verbreding van de spoorbedding voor de aanleg van de bijkomende sporen - zijn over een afstand van 23 km al uitgevoerd. Enkel het station van Bosvoorde staat nog op het programma. Aangezien het tweede lijnvak van Ottignies tot aan de vertakking naar Louvain-la-Neuve veel korter is (2 km), hoeven de bestaande sporen tijdens de werken niet te worden verplaatst. Die werken zullen klaar zijn tegen december 2023. De werken op het laatste lijnvak van deze werf, tussen "Bakenbos" en "Ottignies" van de L161 gaan van start in 2021. Bedoeling is dat de werken voor het viersporig maken van deze lijn tegen eind 2026 klaar zijn.





Maart // April



STORM TEISTERT SPOORNET

Begin maart trok er vanuit de Britse Eilanden via een krachtige straalstroom een storm door ons land die grote schade aanrichtte in het hele land en ook op ons spoornet. De depressie, die gepaard ging met felle rukwinden die op sommige plaatsen snelheden haalden tot 120 km/h, berokkende veel schade aan onze spoorlijnen. Onze infrastructuur en in het bijzonder de bovenleidingen geraakten beschadigd door omvallende bomen.

Zodra de eerste meldingen van stormschade binnenkwamen, rukten onze teams samen met de hulpdiensten en de NMBS uit om de nodige interventies uit te voeren. Daarbij hadden ze één doel voor ogen: zo snel mogelijk opnieuw treinen kunnen laten rijden, waarbij uiteraard de veiligheid van iedereen gegarandeerd diende te zijn.



HET STATION VAN OTTIGNIES VOORTAAN BETER TOEGANKELIJK DOOR NIEUWE ONDERDOORGANG

De nieuwe onderdoorgang, die de perrons en de parking “des Villas” vlotter toegankelijk maakt, zorgt voor een rechtstreekse verbinding tussen het stationsplein en de hoger gelegen omliggende wijken. Dit kunstwerk uit staal en beton is een mooi voorbeeld van een duurzame investering. Het werd gebouwd in functie van de huidige bestaande toestand maar ook met het oog op de aanleg van de nieuwe sporen en perrons in het kader van de « GEN »-werken. De reizigers kunnen voortaan via de trappen op het stationsplein vlot de perrons bereiken. Daarnaast is de nieuwe brug via 3 liften toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit.

Het einde van de werken is echter nog lang niet in zicht want in de tweede helft van 2022 worden twee nieuwe trappen en een extra lift geplaatst. De investering bedraagt 2,8 miljoen € die verdeeld wordt tussen Infrabel en de NMBS.



MOL-HASSELT: BINNENKORT EEN 100 % GEËLEKTRIFICEERDE LIJN

Na de eerdere realisatie van de elektrificering van het lijnvak tussen Herentals en Mol (2015) en de huidige elektrificeringswerken tussen Mol en Hamont (2018) is de laatste fase van de elektrificering van het spoornet in Limburg voor de reizigerslijnen ingegaan. De geëlektrificeerde lijn zal onze klant - de NMBS - op het vlak van het treinaanbod meer mogelijkheden bieden. Deze oplossing draagt bij aan een betere stiptheid en is ook nog eens milieuvriendelijk.

In deze laatste fase worden er maar liefst 1.250 nieuwe bovenleidingspalen geplaatst! Daarvoor wordt 58 km aan bovenleiding geïnstalleerd: onder meer 38 km tussen Mol en het spoorknooppunt van Zonhoven, waarvan 10 km dubbelspoor tussen Beverlo en Zolder. Vervolgens worden de bovenleidingen voor het omloopspoor in Leopoldsburg geplaatst, waarna de uitrusting die essentieel is voor de elektrificering van de bundel in Mol, aan de beurt is. Hiervoor moeten er ruim 300 km aan kabels en draden worden uitgerold... Dat is de afstand tussen Brussel en Parijs!

Daarnaast zijn er voor de elektrificering ook andere infrastructuurwerken nodig, zoals de verhoging van 4 bruggen en aanpassingen aan de borstweringen van 5 andere bruggen. Infrabel maakt van deze werken ook gebruik om de brug over het kanaal Dessel-Kwaadmechelen grondig te renoveren en verschillende wissels in het station van Mol te vernieuwen. In Kuringen wordt de brug over het Albertkanaal verhoogd. Ten slotte komen er in Leopoldsburg en op de grens tussen Houthalen en Zolder twee nieuwe tractieonderstations. Deze zetten de hoogspanning om in bruikbare spanning voor het treinverkeer.

Deze werken vormen een nieuwe belangrijke investering voor de mobiliteit in Limburg. De reizigers tussen Antwerpen en Hasselt zullen gebruik kunnen maken van modernere en comfortabelere elektrische treinen.

VERNIUWING VAN HET LIJNVAK HASSELT-TONGEREN

Nog in Limburg, maar tegen het einde van de zomer werd ook een tweede spoorwrf opgestart voor de modernisering van lijn 34, ditmaal tussen Hasselt en Tongeren. Verspreid over 11 weekends beogen deze werkzaamheden op dit 25 km lange lijnvak de vernieuwing van een groot deel van de spoorinfrastructuur (sporen, dwarsliggers, ballast, bovenleidingen, overwegen, enz.). Ook deze spoorwerken zullen de mobiliteit in de provincie Limburg ten goede komen.



Medegefinancierd door de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen



LUIK: 5,3 MILJOEN € VOOR DE INFRASTRUCTUUR

In het voorjaar werd in Luik een grootschalig spoorinfrastructuurvernieuingsprogramma opgestart. Deze investeringswerken komen bovenop de vele belangrijke realisaties in 2018, zoals de ingebruikname van de nieuwe stopplaatsen in Seraing en Ougrée in het kader van het REL-netwerk (Réseau Express Liégeois). Tussen de haltes *Liège-Carré* et *Liège-Saint-Lambert* wordt tussen 2019 en 2020 2 km spoor volledig vernieuwd.

Om de impact van die werken op het treinverkeer zoveel mogelijk te beperken, wordt een deel van de werken uitgevoerd tijdens de twee weken van de paasvakantie (2019 en 2020), wanneer er minder treinen rijden. Gezien de omvang van de spoorwerf werd in overleg met de NMBS beslist om tijdens de werken geen treinen te laten rijden tussen Luik-Guillemins en Herstal.

“GEFASEERDE” WERKEN

De gespecialiseerde spoorwerkers maakten zo handig gebruik van de paasvakantie van 2019 om ter hoogte van *Liège-Carré* veel spooronderdelen, zoals spoorstaven, dwarsliggers of ballast, te vervangen. In de tunnels van dit spoorgedeelte van de L34 *Liège-Liers* waren de bovenleidingswerkers druk bezig met de voorbereidende werkzaamheden voor de vernieuwing van de stroomvoorziening.

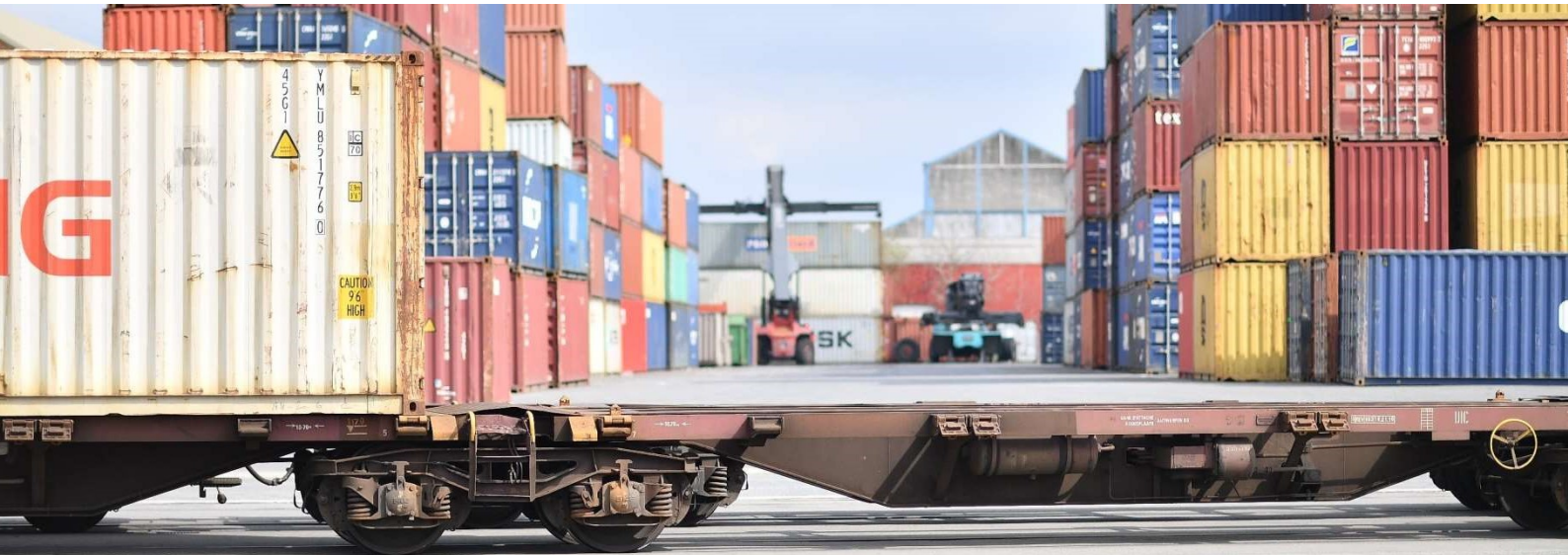


Aangezien er toch geen treinen reden, werden er ook enkele vernieuwingswerken uitgevoerd aan de perrons van *Liège-Carré*. Tegen de zomer werden de perrons vernieuwd en verhoogd tot een hoogte van 75 cm zodat de reizigers gemakkelijker kunnen in- en uitstappen. Dit moet de treingebruikers ook ontraden de sporen tussen de perrons over te steken, wat gevaarlijk... en verboden is!

TECHNISCHE WERKEN

Elke werf heeft zo zijn eigen specifieke kenmerken. Ook de werf in Luik ontsnapt hier niet aan. Zo moest men er rekening houden met de beperkte beschikbare hoogte in de tunnels *Saint-Martin* en *Sous Pierreuse*. In de jaren '80 van de vorige eeuw, toen de lijn werd geëlektrificeerd, moesten de ingenieurs hiervoor het spoor verlagen door de ballast te verwijderen. Deze werken waren toen noodzakelijk om de nodige vrije ruimte te creëren om de bovenleidingen aan de tunnelgewelven te kunnen bevestigen. Daarvoor werden

de spoorstaven rechtstreeks op de betonnen fundering vastgeschroefd.... Een methode die toen in België nog maar weinig werd gebruikt. De bouten waarmee de rails zijn bevestigd, hebben inmiddels het einde van hun levensduur bereikt. Door het fenomeen van de zogenaamde elektrische *zwerfstromen*, die door de metalen elementen lopen, en de aanwezigheid van water, zijn de bouten al die tijd onderhevig geweest aan corrosie. Er dienden dus werken te worden ingepland voor de volledige vernieuwing van de sporen, de legsokkels en de verankeringen in de grondplaat.



EEN BOOST VOOR HET MULTIMODAAL VERVOER

Het wegverkeer stoot gemiddeld negen keer meer CO₂ uit dan het spoorverkeer, en toch wordt nog 75 % van de goederen via de weg vervoerd. Om de CO₂-uitstoot te verminderen en het fileprobleem aan te pakken, is het van groot belang dat we ons spoornet aantrekkelijker maken. Vanuit die optiek is Infrabel van start gegaan met een nieuwe werf tussen de dry port van Athus (België) en Frankrijk.

CONTAINERTERMINAL VAN ATHUS

In 2018 werden via de combinatie spoor/weg 46.500 zeecontainers multimodaal vanuit de Terminal Container van Athus ("TCA") naar de havens aan de Noordzee en de regio Sarre/Lotharingen/Luxemburg vervoerd. De TCA kampt echter met een groot probleem: hij heeft geen rechtstreekse spoortoegang naar Frankrijk ... Een ontbrekende schakel die de ontwikkeling van een aantrekkelijk multimodaal aanbod in de weg staat.

Dankzij de financiële of operationele bijdrage van meerdere partners, de Europese Unie, de federale staat, Wallonië, Infrabel, Idelux en SNCF Réseau konden de werken worden opgestart die de Terminal Container van Athus moeten helpen uit te groeien van een loutere spoorterminal tot een internationale hub. Het totale budget bedraagt 20,2 miljoen €.

AS "ATHUS-MEUSE"

Deze werken moeten de *modal shift* een boost geven. Bedoeling is om via deze as de capaciteit van de Rail Freight Corridor North Sea - Mediterranean, de internationale goederencorridor waarmee de TCA verbonden is, te verhogen. De as, die ook "Athus-Meuse" wordt genoemd, verbindt de haven van Antwerpen met de Middellandse Zee. Ze is van cruciaal belang want in 2018 werd ze door meer dan 11.500 goederentreinen gebruikt! Door de toegang naar Frankrijk tweesporig te maken, wordt de capaciteit van de Corridor dus aanzienlijk opgedreven. Daarnaast wordt ook vanaf de lijn "Brussel-Namen-Aarlen" een tweede toegang naar Frankrijk gecreëerd die de reisweg *bis* van de Corridor vormt. De eerste treinen op deze nieuwe verbinding worden in augustus 2020 verwacht.



Medegefinancierd door de financieringsfaciliteit
voor Europese verbindingen



TECHNISCHE CAMERA'S VOOR STIPTER TREINVERKEER

Een vijftigtal overwegen op het hele Belgische spoornet werden uitgerust met technische camera's. Bedoeling is om een storing (afgebroken slagboom, indringing op de overweg, obstakel) onmiddellijk te kunnen detecteren en passend te reageren. Ingeval van een storing aan een overweg treedt een alarm in werking en komt er in het seinhuis tegelijkertijd een melding binnen. Het Traffic Control dat belast is met de coördinatie van het treinverkeer op nationaal niveau, identificeert het alarm en de precieze locatie van de overweg. Die informatie wordt vervolgens doorgestuurd naar het "RIOC" (Rail Infrastructure Operations Center). De beelden van de nieuwe camera's worden vervolgens bekeken door de medewerkers van het RIOC die als enigen hiertoe gemachtigd zijn. Dankzij deze nieuwe manier van werken is er meer info beschikbaar over de storing. Dit bespaart de onderhoudstechnici die moeten uitrukken om het probleem op te lossen, kostbare tijd. Met de camerabeelden is het gemakkelijker om de oorzaak van een storing te achterhalen. De technische camera's laten dus toe de interventies om storingen te herstellen, beter voor te bereiden. Alvorens zich naar de plaats van het incident te begeven, kunnen de technici reeds het materiaal verzamelen dat ze nodig hebben voor de herstellingswerken Dit komt de stiptheid alleen maar ten goede.





OPEN DATA: EEN TIPJE VAN DE SLUIER

Infrabel beheert tal van data over de activiteiten van de onderneming en het spoornet. Die betreffen, onder meer, de geografische locatie van de overwegen of spoorsecties, de nationale stiptheidscijfers en het maandelijkse verbruik van tractie-energie, de evolutie van het aantal effectieve rijpaden, ...

MEER TRANSPARANTIE

Tot voor kort waren sommige data wel openbaar maar niet automatisch en op een gestructureerde manier beschikbaar, of werden de exhaustieve cijfers vrijgegeven. De stiptheidscijfers, bijvoorbeeld, waren al sinds geruime tijd beschikbaar op de website maar in een welbepaald formaat dat zich niet goed leende voor datahergebruik. Infrabel besliste dus om vanuit een streven naar transparantie preciezere gegevens ter beschikking te stellen die zowel particulieren als overheden en ondernemingen zouden kunnen interesseren, zodat er innovatieve mobiliteitsdiensten op de markt zouden kunnen komen.

EEN NIEUW PORTAAL

Om ze gemakkelijk beschikbaar te stellen, werden alle datasets op een centraal Open Data-portaal geplaatst. Er zijn momenteel reeds een zestigtal datasets vrij beschikbaar en bedoeling is om het portaal de komende maanden verder aan te vullen.



Via dit nieuwe platform dat toegankelijk is via onze website, kunnen de data van Infrabel heel eenvoudig geraadpleegd en gebruikt worden. Ze kunnen op verschillende manieren (in grafieken, kaarten) worden weergegeven zodat de gebruiker een beter inzicht heeft in de data.

Sinds juni verschijnen de stiptheidscijfers via een dashboard op het nieuwe portaal. Het dashboard is dus in de plaats gekomen van de verslagen die vroeger op de website werden gepubliceerd. Zo bundelt Infrabel dus op een coherente manier relevante gegevens op één centraal platform.

#TRACKATHON

Naar aanleiding van de lancering van het Open Data-portaal werd een hackathon georganiseerd, die voor deze gelegenheid TRACKathon werd genoemd. Het was voor de deelnemers een goede gelegenheid om kennis te maken met onze data en ermee aan de slag te gaan. Het event trok zowel collega's als mensen van buiten de onderneming aan.

De tientallen deelnemers met een boon voor Open Data en spoorvervoer zaten samen in de kantoren van Infrabel in Brussel om kennis te maken met de verschillende datasets op het nieuwe portaal. Tijdens de workshops bespraken ze in kleine groepjes hoe de gepubliceerde data kunnen worden hergebruikt. Ze zochten onder meer naar nieuwe manieren om de "datasets" betreffende de stiptheid van de treinen op verschillende manieren visueel weer te geven. Daarna bespraken ze ook hoe de open data op een originele en concrete manier kunnen worden gebruikt zodat ze zo ruim mogelijk kunnen worden benut.





BRUSSEL: STORINGEN OP DE NOORD-ZUIDVERBINDING

Op dinsdag 14 mei ontstond er tijdens de ochtendspits brand langs de sporen aan de inrit van het station Brussel-Noord (kant Schaarbeek). Heel wat voedingskabels voor de bovenleiding raakten door de vlammen zodanig beschadigd dat ze onbruikbaar waren geworden. De brand had eerst en vooral tot gevolg dat het treinverkeer tussen Brussel-Noord en Brussel-Zuid volledig stillag. Er werd immers beslist om een groot aantal treinen richting Brussel tot stilstand te brengen. Anderhalf uur lang konden er geen treinen rijden. Nadien kwam het treinverkeer terug traag op gang op vier van de zes sporen van de Noord-Zuidverbinding. Infrabel en de NMBS moesten dus noodgedwongen de treindienst aanpassen en een groot aantal treinen schrappen. De gevolgen van het incident lieten zich de dag nadien nog voelen.

Om de schade te herstellen en de situatie te normaliseren, kon Infrabel rekenen op het professionele werk van zijn gedreven technici. Ondanks het feit dat de ruimte waarin de brand was ontstaan, te smal was om met meerderen tegelijk in te werken, slaagden zij erin de situatie in een recordtijd te herstellen. Dankzij hun harde werk bleven de gevolgen van dit gelukkig erg uitzonderlijke incident beperkt.



UPDATE VAN HET MASTERPLAN ETCS VOOR NOG VEILIGER TREINVERKEER

Eind mei keurde de raad van bestuur een update van het Masterplan ETCS goed. Sinds 2011 heeft Infrabel al meer dan 1.000 km van het spoornet met deze technologie, een seinsysteem dat ook de snelheid van de treinen controleert, uitgerust. Over de jaren konden er al heel wat lessen getrokken worden uit deze ervaring. Op basis van deze informatie konden we de planning aanpassen en het Masterplan updaten. Aan de oorspronkelijke doelstelling wordt niet geraakt: een volledig uitgerust spoornet tegen eind 2025.

ETCS staat voor European Train Control System. Het is een automatisch veiligheidssysteem dat continu de snelheid van een trein bewaakt. Als een trein sneller rijdt dan de toegelaten snelheid, voert ETCS een noodremming uit.

We installeren een mix van drie ETCS-varianten op ons net: ETCS Level 1 Full Supervision, ETCS Level 1 Limited Supervision en ETCS Level 2 Full Supervision.



EINDE VAN DE MECHANISCHE SEININRICHTING IN BELGIË

Vlak voor de zomer werd er een nieuwe bladzijde Belgische spoorgeschiedenis omgeslagen met de verwijdering van de laatste twee mechanische seinen van ons land. De seinen stonden opgesteld op lijn 100 in Tertre, in de buurt van Bergen. Ze vormden de laatste “levende” getuigen van een tijdperk dat nu voorgoed voorbij is.

Nadat ze werden weggenomen kregen de seinen een tweede leven op de toeristische lijn van de Chemin de fer du Bocq, waar ze menig hart van spoorfanaten sneller zullen doen slaan.

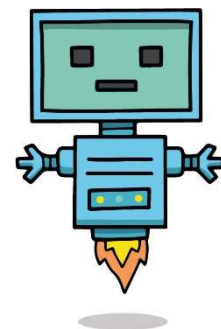
CONCENTRATIE VAN DE SEINHUIZEN: DOELSTELLING BEREIKT IN WALLONIË

De bediening van de seinen gebeurde in de seinpost, terwijl de huidige installatie volledig computergestuurd werkt. In deze EBP-PLP-technologie is er geen enkele manuele of mechanische tussenkomst meer nodig van ons personeel. Concreet heeft de seinpost van Bergen het beheer van de nieuwe seininstallatie overgenomen. Deze overname vormde trouwens ook het allerlaatste wapenfeit van het concentratieprogramma van de seinhuizen in Wallonië. Tussen 2005 en 2019 daalde het aantal seinhuizen in Wallonië van 158 tot nog slechts 8 seinhuizen.



DIGITAL DAYS: EEN TECHNOLOGISCH VISITEKAARTJE

Infrabel opteert resoluut voor de meest moderne technologie. Predictief onderhoud stelt ons in staat om te bepalen waar en wanneer de infrastructuur moet worden gerenoveerd of onderhouden. Dankzij deze aanpak, die een fijnmazigere en efficiëntere analyse mogelijk maakt, gaat het inplannen van de nodige interventies op het net eenvoudiger en sneller. Ook voor de stiptheid en doorstroming van het treinverkeer is dit een uitstekende zaak.



Hoog tijd dus om de vele voordelen van onze oplossingen te demonstreren aan onze medewerkers en de pers. Daarom organiseerden we in de werkplaats in Schaarbeek onze eerste "Digital Days". Aan de hand van een twintigtal stands konden kijklustigen de innovaties en nieuwste technologieën die door onze medewerkers op het terrein dagelijks gebruikt worden, komen ontdekken.

SMART RAILWAY: DOELSTELLING 2022

Drones, slimme infrastructuur, supercomputers... Dat is, in een notendop, Smart Railway, ons ambitieus digitaliseringsproject dat centraal staat in deze Digital Days. Denken we maar aan volgende voorbeelden:

- het gebruik van sensoren die op de seinen, overwegen en wissels geplaatst worden om data over hun werkingsstaat over te maken;
- het gebruik van een ultramoderne meettrein om data te verzamelen over de staat van de sporen en bovenleidingen;
- drones om bruggen en telecommunicatie-antennes te controleren;
- Als pionier op het vlak van predictief onderhoud, neemt Infrabel een voorbeeldrol op in Europa. Zodanig zelfs dat onze medewerkers regelmatig worden aangesproken door buitenlandse infrastructuurbeheerders om hun knowhow te delen.





SPOORDAGEN: ONTMOETINGEN MET LOKALE EN PROVINCIALE OVERHEDEN

Van 11 tot 25 juni organiseerden we onze eerste Spoordagen om onze activiteiten en projecten in elk gewest voor te stellen. Ons initiatief richtte zich tot de lokale mandatarissen van de gemeenten en provincies waar het spoor doorheen loopt. Doel daarbij was om onze prioriteiten en belangrijkste spoorwerven voor de komende jaren in detail uiteen te zetten. Een ideale gelegenheid dus om over enkele cruciale onderwerpen van gedachten te wisselen en te debatteren:

- veiligheid: de maatregelen die we namen om te beletten dat mensen een gesloten overweg toch oversteken, bewustmakingsacties om spoorlopen op ons net tegen te gaan...
- milieu: hoe we onze spoorbermen onderhouden, wat we zoal doen om eventuele overlast veroorzaakt door onze werken te beperken en om de biodiversiteit te beschermen...
- noodplanning: onze plannen bij een incident of ongeval op ons net waarvoor een gecoördineerde reactie van de hulpdiensten noodzakelijk is;
- onze projecten : onze huidige en toekomstige projecten in de verschillende regio's om de mobiliteit te verbeteren.



ONGEVAL TE LANGDORP

In de nacht van 20 juni verloor een jongeman het leven toen hij met zijn auto de sporen overstak op de overweg in de Winterstraat in Langdorp (Aarschot). De auto werd gegrepen door een goederentrein. Er loopt een onderzoek naar de precieze omstandigheden van wat er gebeurd is.





SPoorLOPEN CENTRAAL THEMA IN TV-SOAP THUIS

Sinds 1995 is Thuis een erg populaire tv-soap die in Vlaanderen meer dan een miljoen kijkers telt. In de laatste aflevering van het seizoen, dat in juni op Eén werd uitgezonden, brengt één van de hoofdpersonages door zijn roekeloos gedrag op ons spoordomein zijn leven in gevaar.

In de slotaflevering voor de vakantie zijn drie tieners aan het spijbelen. Bij het zien van hun ouders slaan ze op de vlucht om niet gepakt te worden. Eén van de vluchtende tieners komt daarbij met zijn fiets ten val op een gesloten overweg. Een trein is in aantocht en een aanrijding is onvermijdelijk...

EEN GEZAMENLIJK PROJECT TUSSEN INFRABEL EN DE VRT

Om het publiek en in het bijzonder de jongeren te sensibiliseren, laten we geen kans onbenut om onze preventieboodschap te verspreiden. Deze unieke samenwerking met de Vlaamse openbare omroep vormt daarvan een mooi voorbeeld. Een dergelijke uitgelezen kans om zo een breed publiek te bereiken krijg je niet elke dag.

Impact van de “Thuis”serie

(voor de Vlamingen)

53%

Kwam in contact met het thema spoorlopen via Thuis.

31%

Zou zonder Thuis nooit in contact gekomen zijn met thema spoorlopen.

22%

Sprak met anderen over spoorlopen of zocht er extra info over op door Thuis.

8%

Is zich bewuster van de gevaren van spoorlopen door Thuis.

84%

Van de mensen die in contact zijn gekomen met de verhaallijn in Thuis vond de samenwerking positief

INFRABEL één

1,2 MILJOEN MENSEN GESENSIBILISEERD IN VLAANDEREN

Na de uitzending van de laatste aflevering van het seizoen heeft de VRT een onderzoek uitgevoerd waarbij een bevraging werd gehouden bij 1.320 Vlamingen. Resultaat: 53 % van de respondenten, vooral vrouwen en kinderen, verklaart dat ze persoonlijk geraakt werden door de thematiek van gevaarlijk gedrag in de buurt van de sporen.. Nog frappanter is het gegeven dat, indien dit niet getoond was geweest in een aflevering van Thuis, dit thema slechts één Vlaming op drie zou hebben bereikt. 60 % van de ondervraagden geeft aan nu alerter te zijn voor de gevaren in de buurt van het spoordomein. 54 % erkent bovendien dat ze nu beter geïnformeerd zijn over de risico's.

360° SENSIBILISERINGSFILM

In het begin van het najaar kwam er zelfs nog een vervolg op deze aflevering. Het publiek werd namelijk in de gelegenheid gesteld om op zijn beurt te kunnen meemaken wat de acteurs van de reeks hadden beleefd. Uitgerust met een helm op het hoofd kregen de mensen de kans om in de huid te kruipen van een personage dat bij een overweg de rode lichten negeert. Koude rillingen en geschreeuw gegarandeerd wanneer de betrokkene beseft dat hij of zij zal worden aangereden door de aanstormende trein! Een geslaagd experiment dat zelfs de meest hardleerse weggebruikers ervan overtuigt dat het absoluut noodzakelijk is om de verkeersregels te respecteren als ze in de buurt van het spoorweginfrastructuur komen.







JEROOM SLAGBOOM & DE KETNET ZOMERTOUR

Infrabel organiseert elk jaar tal van sensibiliseringsacties, in het bijzonder voor studenten en kinderen. Deze zomer doorkruisten we het land in het kielzog van de VRT met de Ketnet Zomertour die overal in Vlaanderen gratis activiteiten en concerten aanbood. Deze tournee was de ideale gelegenheid om onze boodschap over veiligheid te verspreiden bij kinderen jonger dan 14 jaar. Onze stand staat altijd opgesteld in het festivaldorp rond het podium en wil vooral één boodschap klaar en duidelijk overbrengen: “Stop aan een overweg zodra de rode lichten knipperen en de slagbomen naar beneden gaan!”



Een actie die samen moet worden gezien met onze laatste grote sensibiliseringscampagne waarin Jeroom Slagboom centraal stond.

DE ONZICHTBARE MAN VAN DE OVERWEGEN

Al gehoord van Jeroom Slagboom? Hij is ons jongste initiatief om het publiek te sensibiliseren over gevaarlijk gedrag in de buurt van de sporen. Deze nieuwe campagne werd in het hele land gelanceerd, met als doel om zoveel mogelijk mensen, maar in het bijzonder ook kinderen, te bereiken. Jeroom Slagboom was de centrale figuur in een erg succesvolle reeks tv-spotjes en acties op sociale media.

Op basis van dit fictief en vriendelijk personage, dat een menselijk gelaat geeft aan onze spoorweginfrastructuur, kan je makkelijker een verhaal vertellen. Met zijn arm in de kleuren van de slagboom van een overweg waarschuwt hij iedereen die in de buurt van de sporen komt. De wegcode naleven is een boodschap die ook voor kleine kinderen belangrijk is.

Deze originele campagne volgt op de ontluisterende resultaten van een onderzoek waaruit bleek dat nog steeds te veel mensen zich gevaarlijk gedragen op of in de buurt van het spoordomein.

Via verschillende maatregelen, zowel op technisch vlak als door communicatie en sensibilisering, investeert Infrabel voortdurend in meer veiligheid. Daarbij hebben we één doelstelling, en dat is het aantal slachtoffers doen dalen. We blijven alle middelen aanwenden om spoorlopers en roekeloze weggebruikers ervan bewust te maken dat hun gedrag levensgevaarlijk is!

Jammer genoeg kon dit niet verhinderen dat sommige weggebruikers zich roekeloos blijven gedragen. Bij een gezamenlijke actie met Securail en de politie om het publiek ervan bewust te maken dat het absoluut noodzakelijk is om de signalisatie aan de overweg te respecteren, was de door ons verzamelde pers getuige van een surrealistisch tafereel. Een schoolbus met 18 kinderen probeerde het spoor over te steken, terwijl de lichten op rood stonden en het belsignaal weerklonk om aan te kondigen dat de slagbomen naar beneden zouden gaan!



KAN HET NOG ROEKELOZER?

Gevaarlijk en roekeloos gedrag van weggebruikers aan onze overwegen is schering en inslag. Maar medio juli stonden we pas echt perplex, toen iemand moedwillig een laag zand had uitgestort op de lijn 100. In Tertre, op een Seveso-site, had een privé-aannemer onze sporen bewust bedekt onder een laag zand om zijn vrachtwagens makkelijker over de sporen te laten rijden. Omdat hij het vervelend vond dat zijn vrachtwagens op die plaats moesten afremmen, leek het hem een goed idee om zand op de sporen te storten om de overweg te nivelleren.

Dankzij de verwittiging van een alerte treinbestuurder die een noodremming moest uitvoeren, konden we een treinramp vermijden. Na de alarmering begaven onze ploegen zich samen met de federale spoorwegpolitie meteen ter plaatse. De sporen werden snel schoongemaakt zodat het treinverkeer opnieuw veilig op gang kon komen. Er werd klacht neergelegd tegen de verantwoordelijke aannemer. Het ging niet om één van onze onderaannemers.





HITTEGOLF: WARMTERECORDS SNEUVELEN

Na een eerste warme periode eind juni, kreunde België midden in de zomer onder een nieuwe hittegolf. Op 24 en 25 juli werden in het hele land zelfs extreem hoge temperaturen opgemeten. Het kwik steeg over een groot deel van het land boven de 40°C en bereikte in Begijnendijk (Vlaams-Brabant) een record van 41,8°C, volgens het KMI.

Bij dergelijke weersomstandigheden krijgt de spoorinfrastructuur het zwaar te verduren. Onder invloed van warmte zetten bovenleidingen of rails uit, met alle risico's van dien voor het treinverkeer.

Ondanks de preventieve maatregelen en de nauwgezette opvolging van het net door onze teams, waren er als gevolg van deze extreme hitte toch enkele incidenten. Verschillende treinen ondervonden problemen en op sommige plaatsen moesten er snelheidsbeperkingen worden opgelegd.

FRISSE TUSSENDOORTJES IN DE LCI'S

Om hen te helpen deze extreme temperaturen te doorstaan, werden onze teams getrakteerd op een unieke actie: ze kregen koele drankjes en ijsjes aangeboden op de werkplek. Onder de titel "Summer Pop Up Bar" werd dit initiatief bij onze medewerkers warm onthaald. Iedereen toonde zich blij verrast met deze aangename verpozing. Dit project maakt deel uit van het programma Energy@Infrabel, dat beoogt om het welzijn van onze medewerkers te verbeteren. In dit concrete geval kwam het erop neer om het personeel dat dag in dag uit onze infrastructuur onderhoudt en moderniseert enkele welkome momenten van ontspanning te bieden.

... EN WARME CHOCOLADEMELK VOOR DE SEINHUIZEN

Onze actie in de zomer viel zodanig in de smaak dat we hebben besloten om ze nog eens over te doen toen het kwik een eerste maal onder nul dook. In november en december trok een foodtruck door het land om onze collega's te trakteren op wafels en warme chocolademelk... Daar kikker je lekker van op in deze donkere dagen als je die bijtende kou in je gezicht voelt!



BASCULEBRUG IN RUISBROEK IN EEN NIEUW KLEEDJE

20 kilometer kabels, 4.000 aansluitingen in zekeringkasten, een complete renovatie... en een flinke dosis elleboogvet! Dat zijn kort samengevat de ingrediënten van de moderniseringswerken aan de Nijverheidsbrug, niet ver van Antwerpen. In samenwerking met De Vlaamse Waterweg hadden de vernieuwingswerken aan dit kunstwerk over het zeekanaal een betere regelmatigheid van het spoor-, weg- en maritiem voor ogen.

Deze basculebrug, waarvan het dek bijna loodrecht omhoog gaat om boten door te laten, is een complexe constructie, gekenmerkt door een groot aantal bewegende delen. Om de betrouwbaarheid te garanderen, werd het oude systeem volledig vervangen, net als de sein- en elektriciteitsinstallaties. Daarnaast werd de brug uitgerust met een gloednieuw camerasysteem en een nieuw verlichtingssysteem op en rond het kunstwerk. Onze teams hebben ook de computerapparatuur, de glasvezelkabels, aardingssystemen en vergrendelingsmechanismen vervangen.



REDUNDANTE SYSTEMEN OM SLECHTE WERKING TE VERMIJDEN

Om het trein- en scheepvaartverkeer te verzekeren, werden alle systemen redundant geïnstalleerd. Bij een storing van het systeem maakt deze strategie het mogelijk dat een back-upstelsel de werking overneemt om elke impact op het trein- of scheepvaartverkeer te vermijden. Naast dit voordeel is de nieuwe geïnstalleerde apparatuur ook nog eens beter bestand tegen hoge temperaturen en slijtage. Tot slot kunnen ze op afstand worden aangestuurd zodat de brug vlotter bediend kan worden.

NA DEZE BRUG VOLGEN ER NOG... VIJF ANDERE BRUGGEN

De renovatie en modernisering van de Nijverheidsbrug deed dienst als laboratorium voor vijf andere toekomstige projecten. In 2020 zullen onze teams werken aan de twee bruggen die bekend staan als de Jan Bogaerts-bruggen (spoor- en wegbrug in Kapelle-op-den-Bos). Een jaar later worden de drie Scheldebruggen gemoderniseerd. Onze medewerkers kunnen dan vertrouwen op de kennis die ze tijdens de werkzaamheden van Ruisbroek hebben opgedaan om hun nieuwe opdrachten uit te voeren.



EEN NIEUWE AANWERVINGSCAMPAGNE

Bijna een jaar na de lancering van de grootste rekruteringscampagne in zijn geschiedenis, onthulde Infrabel een tweede actie om toekomstige medewerkers aan te trekken. Deze nieuwe fase was in het bijzonder gericht op technici, ingenieurs, veiligheids-/verkeersleiders en informatici... Stuk voor stuk cruciale profielen om de prestaties van ons spoornet en de veiligheid van het spoorverkeer te garanderen.

EEN CAMPAGNE 100 % MADE BY INFRABEL

Om de aandacht te trekken, belichtte de actie onze medewerkers via een origineel filmpje dat bovendien "100 % made by Infrabel" was. Er werden voor dit filmpje inderdaad geen acteurs of figuranten ingehuurd. Alleen onze medewerkers hebben hun eigen rol gespeeld, want wie kan er geloofwaardiger overkomen dan zij om onze doelgroep warm te maken om voor ons bedrijf te komen werken? Een film die uiteindelijk een grote bron van trots is geworden voor de deelnemers.



KABELDIEFSTAL: ONZE PLOEGEN KRIJGEN HET OPNIEUW HARD TE VERDUREN

Tijdens de zomer waren kabeldiefstallen langs onze spoorlijnen opnieuw in opmars. Vooral de regio's Luik, Charleroi en Namen werden geteisterd door deze nieuwe misdaadgolf. Zoals wel vaker het geval is, slaan de dieven vooral toe in de buurt van belangrijke autowegen. Op die manier kunnen de daders snel wegvlugten met hun buit.

Jammer genoeg breidde het probleem nog uit met nieuwe doelwitten, want de dieven richtten hun peilen steeds vaker op de noodkabels die de infrastructuur moeten beveiligen ingeval van een incident of storing. Dit betekent telkens opnieuw dat onze ploegen vaker moeten uitrukken om de schade te herstellen. Uiteindelijk heeft dit een almaar grotere impact op het treinverkeer, met alle negatieve gevolgen van dien voor onze klanten.

Om dit fenomeen de baas te kunnen, maakt Infrabel bijvoorbeeld vaker gebruik van aluminium, waarvan de doorverkoopwaarde lager is dan die van koper. Deze strategie is bedoeld om dieven te ontmoedigen om nog risico's te lopen, als ze weten dat de potentiële winst lager uitvalt. Infrabel benadrukt ook dat het blijft inzetten op een verdere nauwe samenwerking met de politiediensten, in het bijzonder met de spoorwepolitie. De strijd tegen kabeldiefstal kan immers nooit gewonnen worden als niet alle betrokken partijen de handen in elkaar slaan. Alleen door de krachten te bundelen kan dit fenomeen een halt worden toegevoerd.

14 TOT 28 MAANDEN OP DE HIELEN VAN VIER DIEVEN

Halverwege de herfst vorderde het parket van Halle-Vilvoorde enkele maanden gevangenisstraf voor 4 personen die verdacht worden van kabeldiefstal. Deze dieven werden bij de kraag gevat in maart, en hun mobiele telefoons bevatten de contactgegevens van een bedrijf dat was beroofd. Ze waren in het bezit van een kniptang en een grote hoeveelheid geld. De vier beschuldigten uit Roemenië werden uiteindelijk veroordeeld tot gevangenisstraffen van tien maanden tot twee jaar.





EKIDEN 2, THE REMAKE

Na het succes in 2018 organiseerde Infrabel een tweede Ekiden, volgens hetzelfde principe, maar op een andere locatie. Dit jaar was het dan ook de beurt aan het LCI Schaarbeek om onze atleten te verwelkomen. Aangemoedigd door familie en vrienden legden een vijftigtal teams de 42 km af onder een prachtige blauwe hemel en in een vrolijke sfeer. De winnaars, de "Dragon Deers", liepen de volledige afstand in 2 uur 43 minuten en 34 seconden. Het laatste team deed er anderhalf uur langer over, maar deelnemen was belangrijker dan winnen.





//Academy

BLIJF OOK NA JE PENSIOEN AAN DE SLAG!

Het zal je misschien niet gemakkelijk vallen om je job die je passie was, voorgoed vaarwel te zeggen. Vandaag is het nochtans voor elke medewerker die op pensioen gaat mogelijk om een nieuw hoofdstuk te breien in zijn avontuur bij het spoor!

Telkens als iemand de pensioengerechtigde leeftijd bereikt, verdwijnt er een beetje kennis. Een van de grote uitdagingen voor Infrabel is dus om de kennisoverdracht tussen de generaties te verzekeren. Om jonge werknemers op te leiden, heeft Infrabel echter nood aan ervaren mensen. Om dit te bolwerken krijgen gepensioneerden de mogelijkheid om hun diensten als opleider aan te bieden om zo Academy te versterken!

Hoe lang duurt hun opdracht? Dit kan gaan van enkele dagen tot meerdere maanden. De betrokkene beslist en Infrabel past zich aan. Zo eenvoudig is het! Belangrijke verduidelijking, het gaat hierbij om dagcontracten. Je werkt naargelang het geval via een uitzendkantoor of voor een extern opleidingscentrum. De opleiders geven onder meer les in ons toekomstige opleidingscentrum in Brussel-West waarvan de bouw volgens plan verloopt.

Om de medewerker die zijn activiteiten overdraagt en diegene die deze taken overneemt, zo goed mogelijk te ondersteunen, ontwikkelde Infrabel Academy de praktische gids “7 stappen om kennis over te dragen”. Deze gids, die tips & tricks bevat om medewerkers te stimuleren hun kennis met collega’s te delen, is ook voor de teamverantwoordelijke een handig hulpmiddel om de kennisoverdracht te begeleiden.

Deze strategie past in een algemeen kader waarbij nieuwe medewerkers een onthaaltraject volgen dat focust op onze eerste prioriteit, Safety First. Om hen nog meer bewust te maken van het essentiële belang hiervan, werd een nieuwe opleiding ontwikkeld: “Veiligheid en welzijn op het werk”.





ICT TRAINEESHIPS: VOORTZETTING VAN EEN GESLAAGD EXPERIMENT

Het Traineeshipinitiatief van onze ICT-afdeling, bekroond met een HR Award 2018 uitgereikt door professionals uit rekruteringssector, werd terecht verlengd. In een arbeidsmarkt waar het steeds moeilijker wordt om IT- of telecomprofielen aan te werven, is het inderdaad van belang om nieuwe medewerkers interessante carrière mogelijkheden te bieden, zodat ze warm gemaakt worden om bij ons te komen werken.

In 2019 gaven we een twintigtal "Stagiairs" carte blanche om originele oplossingen te ontwikkelen in het kader van onze activiteiten. Deze strategie stelt elke nieuwkomer in staat om tot de kern van de problematieken waarmee ons bedrijf geconfronteerd wordt, door te dringen. Het is aan hen om hun creativiteit de vrije loop te laten om de uitdagingen die zij toegewezen kregen, aan te gaan. Een goed initiatief dat motiverend werkt voor iedereen!

Ter herinnering, het Traineeship-systeem houdt in dat een interne coach elke nieuw aangeworven medewerker begeleidt. Met zijn kennis van het bedrijf en ervaring adviseert en begeleidt de coach haar of zijn nieuwkomer. Samen werken zij een gemeenschappelijk project uit, dat vervolgens aan ICT en de dienst die een aanvraag had ingediend, wordt voorgesteld.



« TOUT S'EXPLIQUE »

Het spoor stond centraal in één van de bekendste programma's van de Franstalige zender RTL-TVI. In het educatieve duidingsmagazine "Tout s'explique" volgden journalisten de voorbereiding van een speciale politieoperatie om kabeldieven, die Infrabel heel wat schade berokkenen, bij de kraag te vatten. Nadat ze eerst het verloop van de politieactie hadden gevolgd, bracht het reporterteam ook het vele werk dat onze medewerkers op het spoornet uitvoeren in beeld. Zij moeten de infrastructuur altijd operationeel houden en de schade die de dieven hebben aangericht, herstellen. De reportage toonde hoe ze hiervoor dagelijks in de weer zijn, vaak in moeilijke omstandigheden. Dag en nacht, weer of geen weer, moeten onze teams immers paraat staan om te allen tijde te kunnen uitrukken om noodsituaties op te lossen. De presentatrice, Maria Del Rio, dankte hen dan ook voor hun werk en inzet.



BRUSSEL-ZUID: DEFINITIEF AFSCHEID VAN HET ALL-RELAISSYSTEEM

Op 14 oktober ging een van de grootste spoorwerven ooit van start in het hart van de hoofdstad. Het ging om de laatste fase van een omvangrijk moderniseringsprogramma dat in 2014 van start ging en tot doel had 65 lichtseinen en 170 wisselmotoren ten zuiden van het station Brussel-Zuid te vernieuwen. Ondanks de erg omvangrijke operatie en in overleg met de NMBS zijn we erin geslaagd om de impact van de werkzaamheden op het treinverkeer zoveel mogelijk te beperken. Slechts enkele P-treinen werden afgeschaft, omgeleid of reden door naar vier andere Brusselse stations. Uiteindelijk kon 85 % van de treinen zijn gebruikelijke route volgen. Dankzij deze strategie kon het merendeel van de pendelaars zonder grote hinder de trein blijven nemen.

Er waren evenwel twee totale verkeersonderbrekingen nodig om sommige werken in goede banen te kunnen leiden. We maakten hiervoor gebruik van de twee verlengde weekends in het najaar (31 oktober tot 1 november en 9 tot 11 november). Gedurende deze zes dagen konden onze teams de nieuwe seininstallaties testen. Uiteindelijk controleerden zij 240 testritten, goede voor duizenden mogelijke reismogelijkheden.





VEILIGHEID, EEN ABSOLUTE PRIORITEIT

Waarom waren deze werken absoluut noodzakelijk? Om ons spoornet nog veiliger te maken. De tot dan toe gebruikte elektromechanische technologie beantwoordde niet langer aan de huidige vereisten. Om in alle omstandigheden een betrouwbare infrastructuur te blijven garanderen, was het essentieel om alle seingeving stroomopwaarts van Brussel-Zuid te automatiseren. Deze technologische stap vooruit zal het in de toekomst mogelijk maken om ETCS, het Europees veiligheidssysteem, te implementeren.

EEN ALTERNATIEF TRANSPORTPLAN

Ondanks de beperkte impact van de werkzaamheden op de reizigers hebben we, gelet op de omvang van de opdracht, overleg gepleegd met de NMBS en de MIVB om het voor iedereen mogelijk te maken om zo vlot mogelijk zijn bestemming te bereiken. Zo kregen reizigers intermodale oplossingen aangeboden. Daarnaast hebben Infrabel, de NMBS en HR Rail de mogelijkheden voor hun personeel om thuis te werken uitgebreid. Deze beslissing werd genomen om zoveel mogelijk plaatsen in de trein vrij te maken voor pendelaars van en naar Brussel.

MET MAN EN MACHT

Op het hoogtepunt van de drukste dagen waren 300 medewerkers tegelijkertijd in de weer om deze grote uitdaging aan te gaan. Om de impact op het verkeer zo laag mogelijk te houden, werd een groot deel van de werken 's nachts uitgevoerd. Hiervoor konden we opnieuw rekenen op de motivatie van onze medewerkers!





350 BRANDWEERLUI OPGELEID OM INTERVENTIES UIT TE VOEREN OP HET SPOORDOMEIN

In samenwerking met het Federaal Kenniscentrum voor Civiele Veiligheid, het Brandweeropleidingscentrum van Brussel, de NMBS en andere spoorwegmaatschappijen hebben we een reeks opleidingen voor brandweerlieden georganiseerd.

Uiteraard willen we ieder incident op ons spoornet vermijden, maar het valt nooit volledig uit te sluiten, ondanks al onze inspanningen op het gebied van veiligheid. Interventies uitvoeren op het spoordomein brengt evenwel risico's met zich mee. Voor een hulpverlener is het dus cruciaal om goed opgeleid te zijn over de gevaren die hij of zij op ons spoornet kan aantreffen. Door de combinatie van theorie en praktijk was elke sessie een schot in de roos bij de brandweermannen en -vrouwen, in die mate zelfs dat alle plaatsen voor de voorgestelde data waren ingenomen.



SLIMME OMHEININGEN: EEN PRIMEUR OM SPOORLOPERS TEGEN TE GAAN

Spoorlopers zijn op ons spoordomein jammer genoeg quasi dagelijkse kost. Wij ondernemen al geruime tijd actie om dit fenomeen, dat verantwoordelijk is voor veel doden en ongelukken, te bestrijden. Spoorlopen maakt niet alleen slachtoffers; het weegt ook zwaar door op stiptheid. Om spoorlopen tegen te gaan, hebben we al verschillende systemen geïnstalleerd of getest. In het bijzonder hebben we op diverse locaties omheiningen geplaatst. Hoewel deze maatregel op korte termijn doeltreffend lijkt, is dat veel minder zo op middellange tot lange termijn. Al snel blijkt er inderdaad een nieuw soort vandalisme te ontstaan: afgebroken, beschadigde, gescheurde, doorgesneden omheiningen. Zo ontstaan er openingen, waar roekeloze spoorlopers dan weer gebruik van maken. En om de schade te herstellen, moeten onze teams dan dringend ingrijpen, waardoor ze zich niet kunnen focussen op hun kerntaken. Bovendien vertegenwoordigt dit een aanzienlijke kostenpost voor het bedrijf.

Eind oktober stelden we onze eerste slimme omheiningen aan de buitenwereld voor. Het gaat om een systeem dat, uitgerust met sensoren en een camera waarvan de beelden binnenlopen in de Control Room (NMBS), de geringste poging om over de omheining te klauteren of deze te beschadigen, kan detecteren. Het systeem is in staat om de getroffen plaats precies te lokaliseren, waarna er een alarm afgaat om de vanden op de vlucht te doen slaan. Tegelijkertijd worden onze teams gewaarschuwd en kunnen ze op hun schermen zien wat er aan de hand is. Afhankelijk van hun bevindingen, en indien de situatie dit vereist, kunnen zij dan het verkeer stilleggen om een dodelijk ongeval te voorkomen.

ONS NIEUW STRATEGISCH PLAN: DOELSTELLING 2040

// Go!

In het najaar van 2019 keurde de raad van bestuur ons nieuw strategisch plan 2020-2024 goed. De filosofie van dit plan is even eenvoudig als ambitieus: zonder iets te veranderen aan onze dagelijkse opdrachten als spoorinfrabeheerder, gaan we onze strategie fundamenteel aanpassen aan ingrijpende maatschappelijke evoluties. Dit plan stelt de klant centraal en moet ons toelaten om operationele uitmuntendheid te bereiken in alles wat we doen - met name via een continu proces van innovatie en de verdere digitalisering van onze onderneming - en om onze onderneming op langere termijn te positioneren als een essentiële speler in het mobiliteitslandschap van ons land.

De governanceprincipes van dit plan werden eind 2019 vastgelegd. Vanaf januari 2020 wordt het plan concreet geïmplementeerd.

EEN WERELD IN VERANDERING

Toenemende verstedelijking, klimaatverandering en de zorg voor het milieu, de digitalisering van ons bestaan, de bevolkingsgroei, de groeiende vraag naar energie en natuurlijke rijkdommen... Onze samenleving staat vandaag al voor een hele reeks uitdagingen, die de komende decennia alleen maar belangrijker zullen worden, in het bijzonder voor ons bedrijf en onze klanten.

Naast deze grondstromen zijn er nog een aantal andere ontwikkelingen die Infrabel verplichten om zichzelf opnieuw uit te vinden. De negatieve druk op de overheidsuitgaven, de "war for talent" waardoor bedrijven almaar creatiever uit de hoek te komen om de beste profielen aan te trekken, een regelgevend kader dat steeds meer beperkingen oplegt, klanten en reizigers die almaar hogere eisen stellen, de opmars van nieuwe diensten in de transportsector... Al deze verschillende dynamieken creëren een volledig nieuwe omgeving voor ons bedrijf, zodat we voortdurend moeten blijven vernieuwen en onszelf heruitvinden.

EEN OPDRACHT & DRIE WAARDEN

Met Go! omschrijven we onze dagelijkse opdracht als volgt: "Als motor van de duurzame mobiliteit werken we 24u/24, 7 dagen/7 om een veilig en betrouwbaar spoornet te verzekeren". Op lange termijn vertalen we deze opdracht in de volgende bestaansredenen: "Samen vorm geven aan een netwerk van duurzame en maatschappelijk verantwoorde mobiliteit". Met andere woorden, het is onze ambitie om een structurerende rol te spelen in het Belgische mobiliteitslandschap. Op die manier werken we aan een betere intermodaliteit en trekken we verder aan de kar van een sociaal en ecologisch verantwoorde mobiliteit.

De 3 waarden waarop dit plan steunt, luiden dan ook:



CARING

Voor onze klanten
en maatschappij

•

Voor onze rechtstreekse
en onrechtstreekse
medewerkers

•

Voor het milieu



OPEN

Voor onze klanten
en de wereld

•

Voor verandering

•

Voor diversiteit

•

Voor overleg en communicatie



DRIVEN

Focus op klanten

•

Om te
verbeteren

•

Om te innoveren

// Go!

NIEUWE STRATEGISCHE PRIORITEITEN

Dit plan betekent ook dat onze prioriteiten mee evolueren. Voortaan hebben we 6 prioriteiten die uiteindelijk allemaal gericht zijn op het creëren van toegevoegde waarde voor onze klanten:

- Safety first
- De klemtoon leggen op stiptheid, samen met alle betrokken partijen
- Het spoornet herdefiniëren
- Katalysator zijn van *Mobility as a Service*
- Duurzaam ondernemen
- Onderbouwde economische keuzes maken

HEFBOMEN VOOR EEN GESLAGDE UITVOERING

Daarnaast hebben we zeven hefboomen gedefinieerd die werken als een katalysator voor de transformatie van Infrabel omdat ze ons helpen onze opdracht waar te maken en onze strategische langetermijndoelstellingen te bereiken.





CLOVIS-TUNNEL, BELANGRIJKE WERKEN OM DE VEILIGHEID TE GARANDEREN

De lijn 161 tussen Brussel en Namen loopt dwars door Brussel, de hoofdstad van de Europese Unie. Treinen rijden dan over een afstand van ongeveer een kilometer door de Berlaymont-tunnel, die bestaat uit drie kunstwerken: de Ambiorix-tunnel, de Karel de Grote-tunnel en de Clovis-tunnel. Dit kunstwerk uit de 19^e eeuw bevat nog enkele gewelfbogen die dateren van 1890! Om de veiligheid van zowel het treinverkeer als de weggebruikers boven de tunnel te garanderen, moesten we absoluut een groot vernieuwingsproject op touw zetten.

AFBRAAK VAN HET DAK

Om de werken zo snel mogelijk te kunnen uitvoeren, hebben reuzenkranen de tunnelgewelven volledig opgetild. Nadien werden ze via een buitengewoon transport afgevoerd. Natuurlijk was het belangrijk om de bovenleidingen te sparen. Hiervoor werd besloten om beschermende maatregelen te treffen zodat het treinverkeer verder gegarandeerd kon blijven. Om de overlast en de impact op het spoorverkeer zoveel mogelijk te beperken, werden sommige werken 's nachts uitgevoerd, met name gedurende vier weekends in november en december. Het nieuwe tunnelgewelf wordt in het voorjaar van 2020 geplaatst. De bouw van twee nieuwe nooduitgangen op het Ambiorixplein en de afwerkingswerken lopen verder door tot eind 2020.



ALTIJD OP ZOEK NAAR NIEUWE TALENTEN

In november hebben we een punt gezet achter onze Job Days-campagne. Net als het jaar voordien hebben we de beste profielen warm proberen maken om voor ons bedrijf te komen werken. Een *Employer of choice* worden: dat is onze ambitie, en daarom hebben we een strategie uitgewerkt die niet enkel kijkt naar onze personeelsbehoefte, maar ook naar de bijzondere situatie op de arbeidsmarkt. In 2019 liet de krapte voor geschoolde en ervaren technische profielen zich namelijk nog sterker voelen dan de voorgaande jaren. Deze uitdaging zal niet meteen verdwijnen en in de toekomst zelfs nog meer op het scherp van de snee gespeeld worden. Omdat het zo moeilijk is om de juiste kandidaten te strikken, moet Infrabel er vooral voor zorgen dat het een aantrekkelijke werkgever blijft. Hiervoor ontwikkelen we, naast de Job Days, het hele jaar door ook Employer Branding-acties, zoals blijkt uit onze laatste campagnes die we zowel via de sociale media als via de klassieke kanalen, zoals affiches, hebben verspreid. In 2019 hebben we, om de pas afgestudeerden te bereiken, in het bijzonder ingezet op de sociale media.

Jobdays	Aantal jury's	Aantal winnaars
<i>Antwerpen</i>	44	17
<i>Denderleeuw</i>	24	10
<i>Kortrijk</i>	34	15
<i>Leuven</i>	39	12
<i>Waasland-Gent</i>	10	5
<i>Merelbeke</i>	28	16
<i>Brugge</i>	21	13
<i>Antwerpen</i>	31	17
<i>Schaarbeek</i>	83	24



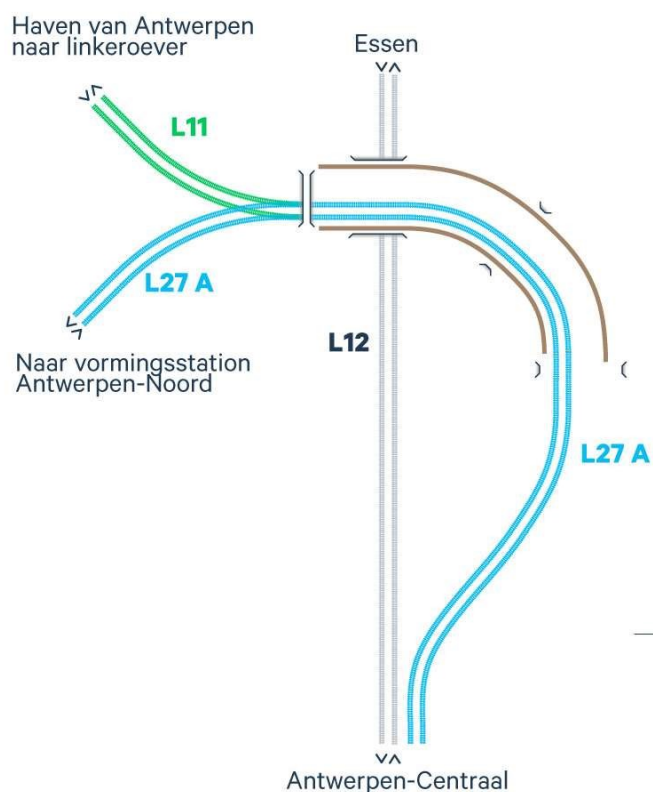
HAVEN VAN ANTWERPEN: UITZICHT OP VERDERE CAPACITEITSTOENAME

Om het goederentreinverkeer in en rond Ekeren vlotter te laten doorstromen, kondigde Infrabel aan dat het een aanvraag wil indienen bij het Vlaams Gewest om de spoorcapaciteit in de haven van Antwerpen verder te kunnen verhogen.

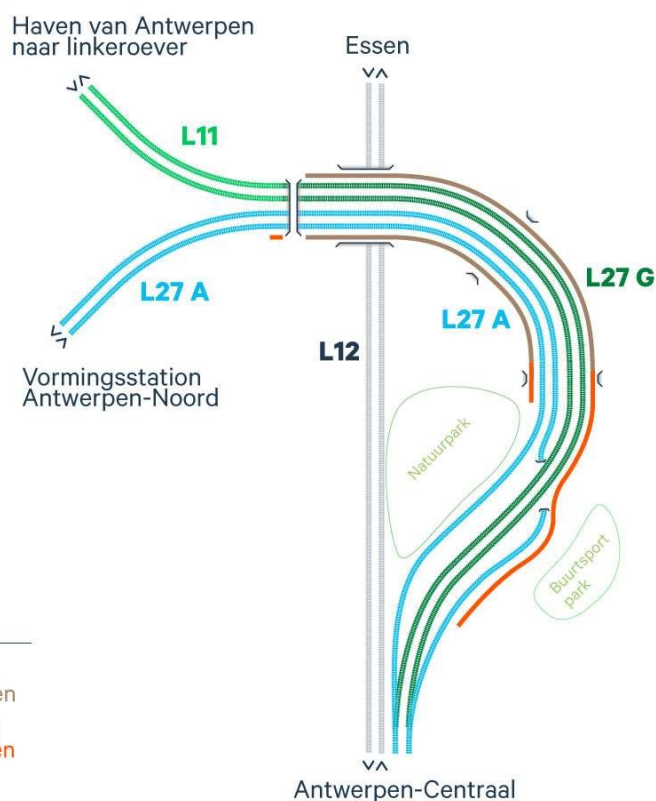
De haven heeft namelijk de ambitie om het vrachtvervoer tegen 2030 te verdubbelen, en zo meer vrachtwagens van de weg te halen. Deze strategie moet de mobiliteitsknoop in en rond Antwerpen mee helpen ontwarren. Als duurzame mobiliteitsspeler schaaft Infrabel zich volop achter dit initiatief om zo de lucht- en geluidsverontreiniging voor de omgeving mee te beperken.

Vandaag leidt de kruising van twee goederenlijnen (lijn 11 en 27A) er tot een flessenhals. Onze oplossing voor dit probleem: ongelijkgrondse spoorlijnen aanleggen. Met deze oplossing kunnen er meer treinen door dit knooppunt rijden en neemt de capaciteit dus toe.

Huidige situatie



Toekomstige situatie





15 JAAR, DAAR HOORT EEN FEESTJE BIJ!

In oktober 2004 werd Infrabel opgericht. Om ons 15-jarig bestaan te vieren, organiseerden we een actie voor ons personeel. Iedereen kon zich inschrijven via //Workplace en, zolang de voorraad strekt, voor het hele gezin toegangskarten winnen voor een voorstelling van Circus Bouglione, de bekende zigeunerkunstenaar. De artiesten verwelkomden jong en oud in de grote circustent op de Heizelvlakte in Brussel. Ook Sinterklaas was trouwens van de partij! Op de circuspiste en tot hoog in de nok van de tent was het een voortdurend komen en gaan van acrobaten, jongleurs en clowns die het beste van zichzelf gaven. Afgaand op de lachende en verbaasde gezichten van de kinderen, was de actie een groot succes! En nogmaals: *Happy Birthday Infrabel!*



GREEN DEAL ACHATS CIRCULAIRES WALLONIE

Het is en blijft één van onze belangrijkste engagementen om onze milieu-impact verder te verminderen. Eind november ondertekenden we de "Green Deal Achats Circulaires Wallonie"¹, in aanwezigheid van Willy Borsus, Waals vice-president en minister van Economie.

In dit akkoord verbinden we ons ertoe om binnen de zes maanden een actieplan te ontwikkelen. Daarnaast garanderen we dat we over een periode van drie jaar één of twee proefprojecten rond circulaire aankopen op touw zullen zetten. Met deze deal treden we ook toe tot een gemeenschap van deskundigen en andere ondertekenaars. Dit biedt ons de mogelijkheid om heel eenvoudig best practices uit te wisselen met de vele actoren die net zo gemotiveerd zijn als wij om aan de kar te trekken!

¹ De Green Deal Achats Circulaires in Wallonië is een initiatief van het Waalse Gewest, in samenwerking met The Shift, de UCM (Union des Classes Moyennes) en de UWE (Union wallonne des Entreprises)



OP 3 DECEMBER DEED DE POLITIERECHTBANK VAN BRUSSEL UITSpraak IN HET DOSSIER VAN HET ONGEVAL IN BUIZINGEN OP 15 FEBRUARI 2010. NIET ALLEEN DE TREINBESTUURDER EN NMBS, MAAR OOK INFRABEL WERDEN SCHULDIG BEVONDEN.

De verrassing voor Infrabel was groot na het lezen van het vonnis. Het vonnis verplicht Infrabel iets te doen wat niemand kan: het ondenkbare voorzien. Het legt Infrabel de resultaatsverbintenis op om een veiligheidsbeleid uit te stippelen dat elk ongeval gegarandeerd voorkomt. Bovendien erkent het de veiligheidsmaatregelen die Infrabel sinds zijn ontstaan heeft ingevoerd niet. Zo beweert de politierechtbank, tegen de verslagen van de onafhankelijke gerechtsdeskundigen in, dat het TBL1+-baken in het station van Buizingen de trein - als die zelf met de TBL1+-technologie is uitgerust - niet automatisch doet stoppen, maar enkel een GSM-contact maakt met de bestuurder. Daardoor legt het vonnis andere maatregelen op waarvan de positieve invloed op de veiligheid en de haalbaarheid in de praktijk door de onafhankelijke gerechtsdeskundigen niet als zeker vaststaand zijn bestempeld.

Samen met alle betrokkenen had Infrabel gehoopt dat het vonnis een waardig einde zou stellen aan de verwerking van het trieste ongeval. Voor iedereen is het essentieel beoordeeld te worden op ware gronden rekening houdend met wat in de realiteit en niet enkel theoretisch haalbaar is. Het opleggen bij vonnis van het nul-risico in de mobiliteitssector beantwoordt daaraan niet en geeft een vals veiligheidsgevoel. Daarom heeft INFRABEL, ondanks het diepe medeleven met de slachtoffers van deze ramp en hun families, tegen deze beslissing beroep aangetekend, zodat deze gerechtelijke beslissing onze onderneming niet afleidt van de echte prioriteiten inzake veiligheid.



SINTERKLAAS, PATROONHEILIGE VAN ALLE KINDEREN... EN VAN ALLE WEGGEBRUIKERS DIE DE WEGCODE NALEVEN

Het is inmiddels een traditie geworden: op 6 december trok de Sint naar twee spoorwegovergangen, één in Buggenhout, en één in Charleroi om er jong en oud te begroeten. Zijn zak was gevuld met lekkers... Samen met overheerlijke chocolade gaf hij de weggebruikers ook nog eens de veiligheidsregels aan overwegen mee: als de slagbomen naar beneden zijn, is het verboden de sporen nog over te steken.

De Sint was er, samen met zijn roetpiet en enkele agenten van Securail, jammer genoeg ook getuige van hoe sommige mensen zich roekeloos blijven gedragen! Ondanks al onze preventiecampagnes stelden we in Buggenhout inderdaad vier overtredingen vast, en dit voor de ogen van de met verstomming geslagen goedheilig man. De overtreders kregen dan ook een flinke uitbrander van de woedende Sint! Zij zagen het zakje lekkers uiteraard aan hun ogen voorbijgaan.

Deze actie hoort thuis in de reeks initiatieven die we ondernemen om het grote publiek te sensibiliseren de basisregels van de wegcode na te leven. Eind november hadden we zo ook nog onze nieuwe waarschuwingsborden aan overwegen voorgesteld. Het doel van deze borden? Automobilisten waarschuwen dat ze geen overweg mogen oprijden zonder zeker te zijn dat ze die snel en helemaal kunnen oversteken.





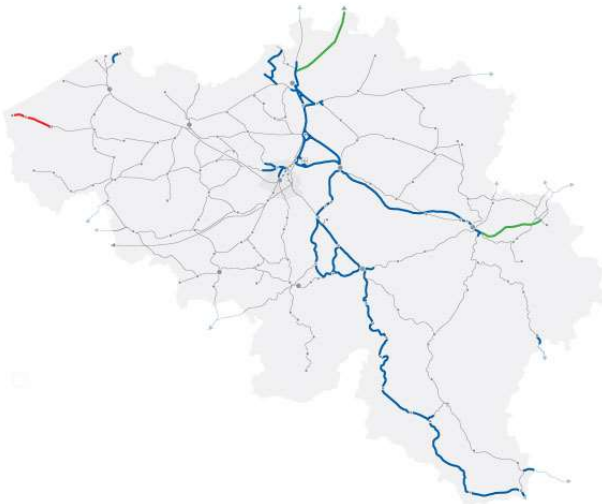
SIMIS-W: 100 % DIGITAAL INKLINKINGSSYSTEEM VOOR ONZE SEININRICHTING

Zoals reeds ter sprake kwam in het kader van de werkzaamheden in Brussel-Zuid, willen we met ons beleid de seininrichting verder digitaliseren. Jaar na jaar neemt het geïnformatiseerd systeem meer en meer de plaats in van het "all-relais" systeem. De tijd dat de hendels in de juiste stand moesten worden geplaatst - of *ingeklinkt* - om de seinen te bedienen ligt weldra definitief achter ons. Alleen dankzij een volledige digitalisering kunnen wij verder werk maken van onze strategie om ons spoornet nog veiliger te maken.

EEN BELANGRIJKE STAP IN HET KADER VAN DE UITROL VAN ETCS LEVEL 2

Na jaren van voorbereiding en tests hebben onze teams de pilootlijn tussen Diksmuide en Lichtervelde (L73) uitgerust met het SIMIS-W-systeem, dat we in al heel wat spoorroosters in het hele land hebben geïnstalleerd. Deze volledig geautomatiseerde oplossing is de noodzakelijke stap om de uitrol van ETCS level 2 in onze infrastructuur mogelijk te maken.

Zolang ons spoornet niet volledig is uitgerust met het SIMIS-W-systeem, staan onze teams voor de uitdaging om ervoor te zorgen dat het oude en nieuwe interlocking-systeem naast elkaar kunnen blijven bestaan. Dankzij een goede samenwerking, zowel intern als met onze leverancier, is de integratie in deze testfase succesvol verlopen. Een geslaagd proefproject dus op lijn 73, dat uitzicht biedt op een ruimere doorontwikkeling in het hele land.



ETCS MASTERPLAN

	km in dienst	km Masterplan	
ETCS1 FS	1.453	2.235	65 %
ETCS2	30	2.835	1 %
ETCS1 LS	0	1.187	0 %
ETCS1+2	142	142	100 %
Totaal	1.625	6.399	25 %



Duurzame mobiliteit maakt deel uit van ons DNA. Op dat vlak doen we ons uiterste best om jaar na jaar een versnelling hoger te schakelen. Onze zorg voor het klimaat en het milieu speelt een rol in elke beslissing die we nemen. We geven graag een aantal voorbeelden van initiatieven waarin dit in 2019 tot uiting kwam.

ALTERNATIEVEN VOOR HERBICIDEN

Infrabel voerde in 2019 praktische pilootprojecten uit om de haalbaarheid van de alternatieve en preventieve technieken op spoorwegterreinen te analyseren. Bij de pilootprojecten worden verschillende alternatieve technieken getest: maaien, wieden, manueel uittrekken, onderhoudsvriendelijke aanplanting, heet water en stoom. Ook preventieve technieken worden toegepast, onder andere met asfaltering, rubberen matten en geotextiel. Bij de inzet van deze technieken worden financiële, technische en operationele voorwaarden tegenover elkaar afgewogen. Er wordt voorzien om ze de komende jaren ruimer te implementeren. Natuurgevoelige zones zijn daarbij prioritair.

Vanuit gezondheids- en milieuoverwegingen wil Infrabel zijn herbicidegebruik zoveel mogelijk verminderen. Herbiciden worden momenteel enkel nog gebruikt op die locaties waar onkruid een impact heeft op de veiligheid van het treinverkeer, de werknemers en de reizigers en daar waar er geen alternatieven mogelijk zijn. We volgen hierbij strikt de wettelijke bepalingen, in overleg met de regionale overheden. Er wordt niet gesproeid in bepaalde kwetsbare drinkwaterbeschermingszones, in Natura 2000²-gebieden en in VEN³-gebieden.

Infrabel neemt ook deel aan internationale studies, waaronder de projecten HERBIE (Guidelines, State of the Art & Integrated Assessment of Weed Control and Management for Railways, afgerond in 2018) en TRISTRAM (TRAnsition STRategy on vegetAtion Management) van het UIC.

² <https://www.natura2000.vlaanderen.be/> of <http://biodiversite.wallonie.be>

³ Vlaams Ecologisch Netwerk:
<https://www.natuurenbos.be/beleid-wetgeving/beschermde-gebieden/ven-ivon/inleiding>

We zetten daarnaast sterk in op sensibilisering van alle betrokken partners. Om het technisch personeel en de aannemers te informeren over het gebruik van herbiciden en over de toepassing van alternatieve en preventieve technieken werden er in het voorjaar van 2019 gedetailleerde opleidingen georganiseerd. Een bijkomende sessie voor het technisch personeel volgde in de zomer van 2019. Deze opleidingen werden aangevuld met een uitgebreide informatiecampagne voor al onze medewerkers in het voorjaar van 2019.

ISO 14001 ALS LEIDRAAD

In 2017 behaalden heel wat Infrabelsites het ISO 14001-certificaat. Deze richtlijnen helpen ons om de impact op het milieu te verminderen en respectvol om te gaan met natuurlijke hulpbronnen. ISO 14001-gecertificeerde sites volgen bepaalde richtlijnen om het energie- en waterverbruik in gebouwen te verminderen, gevaarlijke producten correct te gebruiken en te stockeren, afval goed te sorteren en ons personeel te informeren en te sensibiliseren.

De certificering gebeurt driejaarlijks met daartussenin een jaarlijkse opvolgingsaudit. Dit jaar werd de tweede opvolgingsaudit met succes afgerond - meteen een extra motivatie voor de nieuwe certificering in 2020!



EEN HART VOOR BIODIVERSITEIT

Net zoals de voorbije jaren willen we de fauna en flora langs de spoorwegen steeds meer valoriseren. Dat doen we onder meer door de begrazing van bermen door geiten en schapen, de aanplanting van bloemenweides, ecologische studies,... Infrabel werkt daarvoor samen met verschillende partners zoals Natuurpunt, Natagora, het ANB (Agentschap Natuur en Bos), DNF (Département Nature et Forêt) en Leefmilieu Brussel en participeert actief in de Green Deal Biodiversiteit⁴, een samenwerkingsverband met de Vlaamse Overheid over een termijn van 4 jaar om via natuurvriendelijk beheer en het uitwisselen van best practices de biodiversiteit te stimuleren.

⁴ Green Deal Biodiversiteit Vlaanderen: <https://www.lne.be/green-deal-bedrijven-en-biodiversiteit>

Elk jaar vallen Infrabel en zijn personeel in de prijzen, een mooie beloning voor de inspanningen die iedereen levert. Dit was dit jaar niet anders.

INSPIRING WINNER AND PRACTICE 2010-2019 RISK MANAGEMENT AWARD

In december won onze aankoopafdeling een van de prestigieuze Peter Kraljic Awards. Deze prijs gaat naar het bedrijf dat zich tussen 2010 en 2019 het meest heeft onderscheiden. Van de vele concurrerende bedrijven kreeg Infrabel de hoogste erkenning, dit is de prijs die "de beste onderneming" bekroont.

Deze onderscheiding erkent de verdienste van medewerkers wiens werk al te vaak in de schaduw blijft staan. Elk jaar gunt het departement Procurement gemiddeld 650 overheidsopdrachten. Het is de moeite waard om te onthouden dat, in tegenstelling tot zijn concurrenten, onze aankoopafdeling net als alle andere overheidsbedrijven onderworpen is aan zeer strenge regels. Dat maakt deze bekroning dan ook des te verdienstelijker.

FAIRTRADE@WORK

Met ons verantwoord aankoopbeleid wonnen we de Fairtrade@Work award. Om voor de prijs in aanmerking te komen, moesten we uiteraard aan bepaalde eisen voldoen, zoals onze medewerkers zo veel mogelijk betrekken bij het Fairtrade proces. Dankzij deze prijs zijn we des te gemotiveerder om op deze weg verder te gaan en maatschappelijk verantwoorde fairtrade-aankopen te blijven stimuleren. Zoals je weet, garandeert het fairtrade-label de producenten een eerlijke prijs voor de aankoop van hun producten, zodat ze in hun behoeften kunnen voorzien en tegelijkertijd duurzame commerciële relaties kunnen ontwikkelen. Deze aanpak hanteert dus zowel sociale, economische als ecologische criteria.





LEARNING AWARD 2019

Infrabel sleepte op de 30ste editie van de HRM Night de Learning & Development Award by Epsilon in de wacht voor zijn Traineeship Program @ICT. Deze award heeft als doel de bedrijven met de beste opleidings- en ontwikkelingsprojecten te belonen. Het is een mooie erkenning voor de inspanningen die Infrabel levert om zowel vrouwen als mannen met een boon voor IT aan te moedigen om bij ons te solliciteren. Een « Traineeship » bestaat uit een stage waarin nieuwkomers via opleidingen en bezoeken (seinhuizen, Traffic Control ...) kunnen kennismaken met de IT-beroepen bij Infrabel. Bovendien krijgt elke nieuwe collega een peter toegewezen die zijn professionele ervaring bij ICT wil delen met zijn “petekind”, hem of haar de nodige tips geeft en blijft motiveren.

BELGIAN CORPORATE VIDEO FESTIVAL

Telkens als we daar de kans toe zien, zetten we in de verf dat meer en meer vrouwen bij Infrabel aan de slag gaan. In juni werd een filmpje dat twee vrouwelijke collega's belicht bekroond op het Belgian Corporate Video Festival. Onze aanpak, die vooral de authenticiteit, spontaniteit en het naturel belichtte van beide collega's, een bovenleidingtechnicus en een operator van bouwmachines, viel duidelijk in de smaak bij de jury.

ONZE DATA PROTECTION OFFICER VALT VIERMAAL IN DE PRIJZEN

Katia Bodard vertegenwoordigde ons op het congres van de European Association of Data Privacy Professionals in Urmond, Nederland. Bij elk debat werden meerdere prijzen uitgereikt om de verschillende sprekers in de bloemetjes te zetten. Een oefening waarin onze DPO zich niet onbetuigd liet, want ze viel tot vier keer toe in de prijzen!

PRIJS VAN DE BESTE WOORDVOERDER

Een jury samengesteld uit journalisten en collega-woordvoerders riep Thomas Baeken uit tot beste woordvoerder van het jaar gedurende de “Nacht van de Woordvoerder”. Na een loopbaan als journalist ging Thomas in september 2011 bij de persdienst aan de slag. Sindsdien timmert hij, samen met zijn collega's, enthousiast aan de goede reputatie van Infrabel. Toen hij de prijs in ontvangst nam, bedankte Thomas vooral alle collega's die hem bij Infrabel hebben gesteund en die hem elke dag opnieuw helpen om de media en de pers zo goed mogelijk te woord te staan.





Diversiteit

We willen ons inzetten voor gendergelijkheid en iedere vorm van discriminatie tegengaan. Daartoe voeren we een diversiteitsbeleid om iedereen gelijke kansen te bieden. Bij Infrabel zijn immers enkel talent en competentie van tel!

INTERNATIONALE VROUWENDAG ...

Naar aanleiding van Internationale Vrouwendag hamerde Luc Lallemand (CEO) nogmaals op de verbintenissen die Infrabel is aangegaan op het vlak van de gendergelijkheid in de onderneming. Daarvoor schreef hij een open brief in L'Echo en De Tijd. Het is zijn uitdrukkelijke wens dat er bij Infrabel meer vrouwen aan de slag zouden gaan. Hij wijst er andermaal op dat het van essentieel belang is dat Infrabel als overheidsbedrijf een betere weerspiegeling vormt van de maatschappij die uit meer vrouwen (51%) dan mannen (49%) bestaat.

TRAINBOW EUROPE INFRABEL IS GASTHEER VOOR DE JAARLIJKSE CONFERENTIE

Begin september hadden we het genoegen om gastheer te mogen zijn voor de jaarlijkse conferentie van de organisatie Trainbow Europe. Deze structuur vertegenwoordigt de LGBT-gemeenschap bij de spoorwegen in verschillende landen. Naar aanleiding van deze bijeenkomst schitterde het logo boven de ingang van ons hoofdkantoor tijdelijk in de kleuren van de regenboogvlag.

Op het programma van deze tweedaagse bijeenkomst stonden een uitwisseling van goede praktijken, een debat over stereotypen en hun onbewuste effecten, en een reeks getuigenissen. Het was ook de gelegenheid voor Luc Lallemand, CEO van het bedrijf, om erop te wijzen dat diversiteit hem zeer nauw aan het hart ligt en dat hij zich altijd zal blijven verzetten tegen elke vorm van discriminatie. Om bij Infrabel aan de slag te gaan, tellen alleen talent en inzet mee.

“MIDDAG VAN DE DUURZAME ONTWIKKELING”: GENDERGELIJKHEID

De wereld verandert, en de onderneming evolueert mee. Sinds geruime tijd voeren we een actief beleid waarbij we innovatieve en sociale projecten ondersteunen en zo ons steentje bijdragen aan een duurzame toekomst. Infrabel bevordert ook diversiteit die het als een verrijking voor de onderneming ziet. Een goede manier om dit debat te voeren is om medewerkers van Infrabel en externe actoren hierover aan het woord te laten. Dankzij de ervaring van de externe partners leert iedereen veel bij en kan verandering tot stand komen. Dat is de opzet van de nieuwe Middagen van de Duurzame Ontwikkeling. Een van de gasten op de eerste editie was vice-eersteminister Alexander De Croo. Hij wees er nog eens op hoe belangrijk het is om alle initiatieven te ondersteunen die gendergelijkheid op de werkvloer helpen garanderen.



HOOG BEZOEK

Deze eerste middag stond in het teken van hoe we diversiteit en gendergelijkheid op de werkvloer kunnen bevorderen. Niet alleen Luc Lallemand maar ook twee genodigden uit de bedrijfswereld namen deel aan het debat. Nele Van Malderen van Proximus (Strategic Advisor to the CEO/Proximus) en Frédéric Demars (Senior Vice President Human Resources/MIVB) kregen de gelegenheid hun standpunt hierover toe te lichten. Daarbij hadden ze het ook over dezelfde uitdagingen waarmee ook hun ondernemingen worden geconfronteerd.

Het zijn beide min of meer even grote ondernemingen als Infrabel. Net als wij zijn zij op zoek naar een groot aantal technici, ingenieurs en informatici, en hebben ze het niet gemakkelijk om medewerkers aan te werven: de vacatures geraken niet ingevuld door een gebrek aan kandidaten. Daarbovenop komt dat minder vrouwen dan mannen kiezen voor een knelpuntberoep. De uitdaging bestaat er dus in Infrabel te vervrouwelijken... terwijl er zich tegelijkertijd maar weinig vrouwelijke kandidaten aanbieden.

De conclusie van dit debat luidde als volgt. Als we op dat vlak geen actief beleid voeren, komen we geen stap verder. Daar werd door iedere spreker op gehamerd.

Tijdens het debat kwamen een aantal dringende actiepunten naar boven om gendergelijkheid te stimuleren. Het is nu absoluut noodzakelijk om de loonkloof te dichten en de ongelijkheid op het vlak van aanwerving en loopbaanbeheer aan te pakken.

2. POSITIONNERING VAN HET BEDRIJF EN KERNCIJFERS

In februari 2019 trok DVIS de licentie van Captrain Belgium in. Eind november 2019 besloot de spoorwegonderneming EuroCargoRail (ECR), een onderdeel van de groep DB Cargo, om zijn veiligheidscertificaat B in België niet meer te verlengen. Vandaag rijden er zo nog 10 vergunde vrachtoperatoren op het Belgische spoornet: Lineas, CFL Cargo, Crossrail, DB Cargo Rail Nederland, Europorte, RailTraxx, Rotterdam Rail Feeding, SNCF Fret, Rurtalbahn Cargo Nederland en HSL Polska.

In het reizigersvervoer heeft Infrabel drie klanten: NMBS, Eurostar France en Thi Factory (Thalys). Op het einde van het jaar telde Infrabel dus voor het goederen- en reizigersvervoer samen 13 klanten.

De activiteit van de spoorwegondernemingen (incl. toeristische verenigingen⁵ en aangemelde instanties) voor het jaar 2019, uitgedrukt in effectieve⁶ en niet-effectieve trein-kilometer, is licht gedaald ten opzichte van 2018, en bedraagt 109,48 miljoen trein-kilometer. Deze lichte afname (-0,34%) is grotendeels te verklaren door de daling van het aantal effectieve trein-kilometer in het goederen- en reizigersvervoer.

Het totale aantal effectieve trein-kilometer voor alle segmenten (uitgezonderd de toeristische verenigingen en aangemelde instanties) is in 2019 licht gedaald met -0,79% en bedroeg **99,60 miljoen trein-kilometer**.

Het aantal effectieve trein-kilometer voor het segment binnenlands reizigersvervoer (met uitzondering van de toeristische organisaties en de aangemelde instanties) is licht gedaald (met 1%) en bedroeg zo **80,85 miljoen trein-kilometer**. Deze evolutie is onder meer toe te schrijven aan de geringe weerslag van de onbeschikbaarheid van het spoornet (bijv.: werken, incidenten, ...) tijdens het jaar, alsook aan de aanpassing van het aanbod naar aanleiding van sociale acties (minimale dienstverlening).

In het internationaal reizigersvervoer nam het aantal effectieve trein-kilometer in 2019 met 1,97% toe ten opzichte van het jaar voordien en bedroeg het **5,65 miljoen trein-kilometer**.

In 2019 bedraagt het aantal effectieve trein-kilometer van het segment goederenvervoer **13,1 miljoen trein-kilometer**, dat is -0,62% minder dan in 2018. Het totaalbedrag van de gebruiksheffing⁷ voor het gebruik van de spoorinfrastructuur (incl. toeristische verenigingen en aangemelde instantie) bedroeg 781,17 miljoen €, dat is een stijging met 2,74% ten opzichte van het jaar voordien. De twee voornaamste redenen voor de stijging van de heffing zijn, enerzijds, de prijsindexering (+2,35%) die Infrabel conform de wettelijke bepalingen ter zake toepast, en, anderzijds, de toename van het aantal effectieve trein-kilometer van het internationaal reizigersvervoer.

⁵ 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.

⁶ 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.

⁷ Het gaat om het bedrag voor de effectieve en niet-effectieve "Your Moves"-heffing, inclusief de administratieve kosten (AK). Hierbij dient te worden benadrukt dat sinds de Beslissing D-2015-11-S van 15 oktober 2015 van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en het arrest van het hof van beroep van 30 november 2016, Infrabel verplicht is om de forfaitaire facturatie van het product "YourShunts" te schrappen. Hierdoor kan de onderneming enkel nog de wettelijke formule toepassen. Omdat het technisch onmogelijk was om deze formule toe te passen, besloot het directiecomité van 17 januari 2017 evenwel om het gebruik van de lokale capaciteit (YourShunts) niet langer te factureren aan de spoorwegondernemingen (SO) totdat er een andere oplossing zou zijn uitgewerkt.

Kerncijfers



VEILIGHEID

203

kabeldiefstallen
met impact op het treinverkeer
(in 2018: 315)

705

incidenten met personen lang de sporen
en 128 820 gecumuleerde minuten
vertraging (in 2018 : 769 incidenten
en 139 697 minuten)

45

ongevallen aan overwegen met 7 doden
(in 2018 : 38 ongevallen en 9 doden)

85

seinvorbijrijdingen in hoofdspoor (in 2018 : 87);
bereiken van het eerste gevaarlijk punt
in 29 van deze 85 gevallen



STIPTHEID

90,4 %

globale stiptheid zonder neutralisatie
(in 2018 : 87,2 %)

93,3 %

globale stiptheid met neutralisatie*
(in 2018: 91,7 %)

* Neutralisatie van externe
factoren en investeringswerken



VERTRAGINGEN

63 748 minuut

VERTRAGINGEN VANUIT
VREEMDE NETTEN

128 820 minuut
TRESPASSING

62 620 minuut
AANRIJDINGEN VAN EEN PERSOON

15 358 minuut
PERSONEN LANG DE SPOREN

39 082 minuut
ONGEVALLEN AAN OVERWEGEN



PRODUCTIE

1 636 327

effectieve rijpaden
(in 2018 : 1 626 473)

109 478 748

aantal trein-km
(in 2018 : 109 847 101)

888,0 miljoen €
gerealiseerd investeringen
(in 2018 : 884,9 miljoen)

100,0 %

realisatiegraad van de investeringen
ten opzichte van de amendering, voor alle
financieringsbronnen samen (in 2018 : 99,0 %)



FINANCIËN

REBITDA :

14,73 miljoen €

EBT :

-26,79 miljoen €

Thesaurie:

260,3 miljoen €



OP ÉÉN LIJN MET DE SAMENLEVING

op 31/12/2019

9 924

personeel (VTE) (10 107 op 31/12/2018)



89 - 11

percentage
mannen - vrouwen
31/12/2019



38

georganiseerde
evenementen
voor onze
buurtbewoners



2

lopende
partnerships om
een tweede leven
te geven aan ons
informaticamaterieel



4 793 MWh
geproduceerde
elektriciteit op basis
van zonne-energie



1 100

uren vrijwilligerswerk
aangeboden aan
verenigingen

77 KM

sporen uitgerust met
nieuwe railpads om
de geluidsoverlast te
beperken

9

Job Days

23 GWh

geproduceerde
elektriciteit op basis
van windenergie

46

vzw's waarmee
we samenwerken



3. BELANGRIJKE GEBEURTENISSEN NA DE AFSLUITING VAN HET BOEKJAAR

GO! WORDT GELEIDELIJK AAN DOORGEVOERD

Samen met het strategisch plan GO! rollen we tegen 2021 ook geleidelijk aan de nieuwe organisatiestructuur van de onderneming uit. Hiermee samenhangend hebben we de functies CCO en COO op 1 januari 2020 in het leven geroepen.

Op 16 december 2019 keurde de raad van bestuur zo de benoeming van mevr. Ann Billiau als *Chief Client Officer* (CCO) goed. Het is haar verantwoordelijkheid dat de klant in alles wat we doen centraal staat. Ze moet dus goed naar de klanten luisteren om zo goed mogelijk tegemoet te kunnen komen aan hun huidige en toekomstige verwachtingen.

Diezelfde dag ging ook dhr. Jochen Bultinck een nieuwe uitdaging aan als *Chief Operations Officer* (COO). In eerste instantie zal hij, in samenspraak met de CEO, werken aan de verdere verbetering van het dagelijks beheer van het spoornet. Hij gooit hiervoor al zijn expertise in de schaal om de organisatie van de werken aan te passen en synergiën te creëren tussen de twee directies Asset Management en Traffic Management & Services. Op termijn zorgt hij voor de consolidatie van de activiteiten van Asset Management, Build en Traffic Operations.

Met deze twee functies en de personen die ze uitoefenen, kunnen we vandaag onze processen vanuit een nieuwe invalshoek tegen het licht houden om zo een aantal innovatieve verbeteringen in onze werking aan te brengen, zowel op operationeel als commercieel vlak.

Gedurende een jaar zullen de CCO en COO de toestand van de onderneming onderzoeken om concrete maatregelen voor te stellen zodat we in staat zijn om de duurzame mobiliteit in België een nieuwe elan te geven.



BENOEMING VAN DE CEO

Na 15 jaar aan het hoofd van de onderneming en aan het einde van zijn mandaat sinds november 2019 besloot Luc Lallemand om zijn opdracht als gedelegeerd bestuurder van Infrabel te beëindigen. Dat besluit werd op 6 januari 2020 bekendgemaakt. Luc Lallemand verliet het bedrijf op 29 februari om middernacht.

Op 25 februari besloot de Raad van Bestuur om Ann Billiau aan te stellen als interim-CEO, met behoud van haar functie als Chief Client Officer.

Ann Billiau nam op 1 maart 2020 de rol van interim-CEO over. Die functie werd aan haar toevertrouwd tot de nieuwe CEO zijn taken opneemt en wordt benoemd door de federale regering. Om te voldoen aan de wettelijke voorschriften die de aanwezigheid van twee Franstalige leden van de Raad van Bestuur vereisen, werd de heer Eric Mercier tegelijkertijd benoemd tot lid van de Raad van Bestuur ad interim. Hij behoudt ook zijn functie (Chief Digital Officer).

Op het moment dat we het jaarrapport afwerkten had de federale regering nog niemand aangesteld als CEO.

GEZONDHEIDSCRISIS ALS GEVOLG VAN HET COVID-19-VIRUS

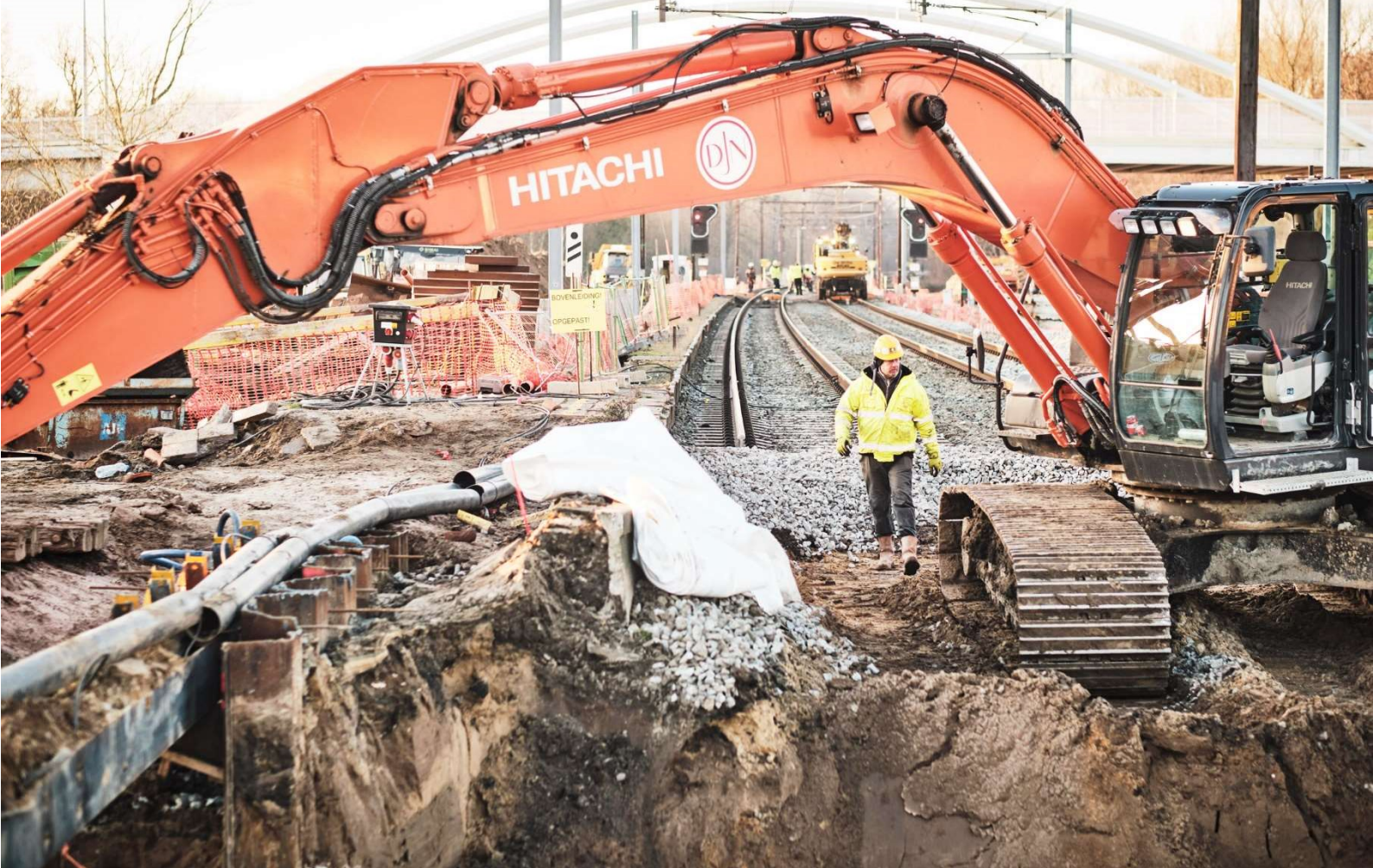
Na China bereikte COVID-19 Europa en België. De overheid heeft, met name via de federale regering, maatregelen genomen om de verspreiding van het virus onder de bevolking in te dammen. Deze noodzakelijke maatregelen zullen waarschijnlijk een aanzienlijke impact hebben op de Belgische economie en op de overheidsfinanciën.

Hierdoor zouden de financiën van Infrabel, die in hoge mate afhankelijk zijn van overheidsdotaties, ook kunnen worden beïnvloed in een mate die op het moment van het schrijven van dit jaarverslag niet te voorzien is.

Bovendien, naarmate de situatie met betrekking tot het Corona virus verslechterde, werden zowel de NMBS als Infrabel geconfronteerd met een sterke stijging van het ziekteverzuim van hun personeel. Als gevolg daarvan waren beide bedrijven gedwongen hun aanbod te verminderen om de continuïteit van onze essentiële lijnen te garanderen.

Ten tijde van het schrijven van dit jaarverslag was het aanbod met 3% verlaagd, maar er werden scenario's bestudeerd om het aanbod met maximaal 50% te verlagen. Deze vermindering van het aanbod, ongeacht de omvang, zal onvermijdelijk gevolgen hebben voor Infrabel en zijn financiële situatie.

Ten slotte zou de Staat kunnen verplicht worden om andere maatregelen te nemen om het reizen en de sociale contacten te beperken, wat ook gevolgen zou kunnen hebben voor Infrabel.



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

NATIONAAL ENERGIE- EN KLIMAATPLAN

Na de goedkeuring in de ministerraad op 28 november sloten de Federale Staat en de drie Gewesten een akkoord over het groot Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) 2021-2030. Aangezien dit document op 31 december ten laatste aan de Europese Commissie moest worden overhandigd, bevat het bijdragen van elke entiteit en dit in vijf onderdelen: mobiliteit, gebouwen, energie, financiering en horizontale maatregelen.

Dit plan moet de broeikasgasuitstoot in België met 35 % terugdringen. Het plan verduidelijkt ook welke bijdrage ons land levert aan de Europese doelstelling voor minimaal 32 % hernieuwbare energie in 2030. Hierbij valt wel op te merken dat de Commissie van Ursula von der Leyen de Europese doelstellingen en de door de lidstaten na te leven criteria waarschijnlijk zal aanpassen. Ursula von der Leyen heeft immers beloofd om de Europese Unie grote milieu-ambities voor te stellen. Bij de opening van de plenaire vergadering van het Europees Parlement toonde de nieuwe voorzitter zich bijvoorbeeld een voorstander van hogere doelstellingen, om zo de CO₂-uitstoot tegen 2030 met 50 of zelfs 55 procent te verminderen.

Het NEKP omvat een reeks maatregelen voor de spoorwegen:

- Het volledig afwerken van het GEN in 2031;
- Volledige uitrusting van het spoornet met ETCS;
- De aankoop van nieuw rollend materieel;
- Meerdere infrastructuurwerken die de modernisering en verhoging van de capaciteit van een aantal assen beogen;
- De verbintenis van de federale overheid om - in overleg met NMBS en Infrabel – het treinaanbod te bestuderen, dat op middellange termijn dient te worden uitgewerkt,



met als doelstelling een consensus te bereiken over de manier waarop het netwerk in de toekomst zal worden uitgebaat, en op basis van het komende aanbod, de prioritaire te realiseren investeringen op het vlak van de infrastructuur vast te leggen:

- Een denkoefening over de vermindering van de elektriciteitskosten voor het spoorvervoer (ETS, federale en regionale toeslagen, enz.).
- Een bevordering van de multimodaliteit;
- Studies over de mogelijkheden om lijnen met waterstofreinen uit te baten of om elektrische motorrijtuigen uit te rusten met batterijen om korte afstanden van niet geëlektrificeerde lijnen te overbruggen;
- Het goederenvervoer per spoor bevorderen om het aandeel ervan te doen groeien van 12 % van het totaal tot 20 % in 2030.

We ramen de benodigde budgetten om deze maatregelen te kunnen uitvoeren voor de periode 2021-2030 op 35 miljard euro. Het NEKP betekent echter niet dat deze bedragen verworven en gevalideerd zijn.

Naast de spoorwegaspecten heeft ook de doelstelling “energie- en klimaatneutraliteit van de federale overheidsgebouwen tegen 2040” een impact op Infrabel. Op vandaag zijn er nog geen concrete maatregelen voor dit aspect vastgelegd.

BREXIT: GOEDKEURINGSPROCES VAN HET WITHDRAWAL AGREEMENT VOOR DE DEFINITIEVE TERUGTREKKING VAN HET VK UIT DE EU

Na het ontslag van Theresa May trad Boris Johnson op 23 juli 2019 aan als eerste minister. Op 28 oktober stemde de Europese Raad in met een verder uitstel van de Brexit tot 31 januari 2020. De exacte voorwaarden waaronder de Brexit zal plaatsvinden, hangen af van de stemming in het Britse parlement voorzien voor januari 2020.

Qua leveranciers heeft Infrabel slechts weinig Britse partners, zodat het slechts weinig impact zal ondervinden. Op korte termijn zal er ook geen impact zijn op onze samenwerking met Network Rail via de Europese en internationale vakorganisaties (EIM, UIC, etc.). Ook voor de werking van de Rail Freight Corridor North Sea - Mediterraan (RFC NSM), die door het Verenigd Koninkrijk loopt, blijven de gevolgen gering.



VEILIGHEIDSVERGUNNING

In 2018 heeft Infrabel de verlenging van zijn veiligheidsvergunning verkregen van de nationale veiligheidsinstantie DVIS. deze nieuwe veiligheidsvergunning is geldig tot 2023 en is gebaseerd op de verordening EU 2010/1169.

BEVEILIGING VAN DE WERKEN MET PROCEDURE S460 (VOOR INDRINGING TYPE II IN HET VRIJE RUIMTEPROFIEL)

De Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) heeft de non-conformiteit betreffende de S460 formeel afgesloten op 31/12/2018.

Deze aanbeveling werd afgesloten omdat Infrabel bijkomende maatregelen heeft genomen om het risico op type II indringing nog verder terug te dringen.

Deze maatregelen werden vastgelegd in de omzendbrief 20 I-AM/2018.

Infrabel blijft de naleving van deze omzendbrief en het gebruik van de risicomatrix continu monitoren via de controles 1ste lijn.

Om de opvolging van de aanbevelingen en de audits van de DVIS vlotter te laten verlopen, heeft Infrabel ook een digitaal opvolgsysteem opgezet in RailReport.



EUROPESE BESLISSINGEN

Politiek gezien stond 2019 in het teken van de Europese verkiezingen, waardoor er beleidsmatig nauwelijks nieuwe initiatieven te melden zijn.

Het uittredende college van de Commissie Juncker heeft in 2019 vooral klemtoon gelegd op de inwerkingtreding van de Technische Pijler van het Vierde Spoorwegpakket, die in een belangrijke bevoegdheidsherverdeling voorziet tussen de National Safety Authorities (DVIS in België) en het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA). Aangezien België geopteerd heeft het Vierde Spoorwegpakket pas in werking te laten treden op 16 juni 2020, kan de impact ervan op Infrabel en het Belgische spoorstelsel nog niet geëvalueerd worden.

De Europese verkiezingen van 26 mei 2019 luidden ook een nieuwe legislatuur in, voor het Europees Parlement en de Europese Commissie.

Ingevolge een aantal geweigerde kandidaat-Commissarissen en verlate hoorzittingen met nieuwe kandidaat-Commissarissen kon de nieuwe Europese Commissie pas van start gaan op 1 december 2019 (in

plaats van 1 november 2019). Mevrouw Adina Valean (European People's Party, EPP) is in het nieuwe College bevoegd voor Transport.

Behalve een aantal algemene informatie over het overkoepelende Masterplan 'European Green Deal' is nog weinig bekend over de beleidsintenties van het nieuw aangetreden College van Europees Commissarissen.

Een aantal operationele hervormingen, veelal ter bevordering van het internationaal goederenvervoer via Rail Freight Corridors, verdienen vermelding:

- In het kader van het pilootproject "Redesign of the international Timetabling process" (TTR) onder leiding van RailNetEurope (RNE), hebben Infrabel en ProRail in augustus 2018 voor de as Rotterdam – Antwerpen voor de eerste keer "Rolling Planning" capaciteit gepubliceerd.
- Twee van de 3 goederencorridors (RFC – Rail Freight Corridor), waar Infrabel deel van uitmaakt, hebben in 2019 simulaties uitgevoerd om hun internationale "contingency" plannen uit te testen en, waar nodig, te verbeteren. In mei 2019 evalueerden de ministers van de betrokken landen van RFC Rhine-Alpine en RFC North Sea – Mediterranean de maatregelen uit de "Declaration on international contingency management" van 2018 met als doel de efficiëntie te verbeteren en ervoor te zorgen dat beide corridors een waardig alternatief kunnen zijn in geval van incidenten. De focus zal ook meer gericht worden op het verbeteren van de stiptheid en de betrouwbaarheid.
- Op RFC North Sea – Baltic stonden de werkzaamheden in het teken van de toekomstige uitbreiding van de corridor naar Letland en Estland tegen ten laatste november 2020.

Infrabel wil constructief meewerken aan de totstandkoming van een eengemaakte Europese spoorwegruiimte, wat een goede zaak zal zijn voor onze klanten. Dit vertaalt zich onder meer door een actieve participatie in Europese organisaties die de belangen van Europese infrastructuurbeheerders in Europa verdedigen. Het is in dat opzicht dat Luc Lallemand zich kandidaat heeft gesteld om Voorzitter van de European Rail Infrastructure Managers (EIM) te worden, en daartoe unaniem op 19 november 2019 door zijn collega's werd verkozen.

Daarnaast werd in mei 2019 ook het mandaat van Ann Billiau in de "Management Board" van RNE verlengd voor een duurtijd van 2 jaar.



5. RISICO'S WAARAAN DE ONDERNEMING IS BLOOTGESTELD

Het koninklijk besluit van 25 december 2016 tot vaststelling van de voorlopige regels die gelden als beheerscontract van Infrabel en waarin de dotaties van Infrabel voor de jaren 2017-2020 zijn vastgelegd, heeft de besparingen die Infrabel tijdens de periode moet realiseren bekrachtigd, namelijk een vermindering van het totale bedrag van de subsidies met 33% ten opzichte van het beheerscontract 2014 en het meerjareninvesteringsplan 2013-2025.

Bij het opstellen van zijn ondernemingsplan 2017-2020, dat de raad van bestuur op 30 mei 2017 heeft gevalideerd, heeft Infrabel alle mogelijke maatregelen genomen om de impact van de vermindering van de beschikbare financiële middelen op zijn klanten te beperken.

Door tal van transformatieprogramma's door te voeren, kon Infrabel zijn besparingsprogramma in de bedrijfskosten voortzetten. Zo zet de onderneming de uitgestippelde beleidslijn met betrekking tot de personeelsdaling voort, met 10.264 voorziene VTE's tegen eind 2020, tegenover 12.045 VTE's eind 2014. Deze daling is in feite alleen mogelijk door programma's uit te rollen ter verhoging van de productiviteit zoals ze in het kader van de concentratie van de seinhuizen werden ontwikkeld, door medewerkers samen te brengen in een nieuw arbeidsmodel (telewerken, I-WOW), of door een aantal onderhoudscontracten te heronderhandelen.

Dankzij de inspanningen op het vlak van de exploitatiekosten heeft Infrabel de gedane investeringen, met name voor het onderhoud van het netwerk, zoveel mogelijk kunnen vrijwaren. In dit verband houdt Infrabel zich aan zijn verbintenis om ervoor te zorgen dat alle hoofdspoorlijnen verder uitgebaat kunnen blijven en om de invoering van berichten van tijdelijke snelheidsvermindering op het net onder controle te houden.

Zoals uiteengezet in het ondernemingsplan 2017-2020 en bevestigd in de verschillende investeringsbudgetten tot nu toe, is het echter nog steeds van essentieel belang om al vanaf 2021 de opgelopen achterstand met de vernieuwingswerken te beginnen inlopen. Doen we dit niet, dan valt een achteruitgang van de dienstverlening aan onze klanten niet te vermijden, zowel qua kwaliteit van de dienstverlening als op het vlak van de kwantiteit door de mogelijke buiten dienst gestelde delen van de infrastructuur.



De Phoenix-audit over de staat van het net, die tot doel heeft de staat van de activa op het net vast te stellen en de technische en financiële noden voor het onderhoud van het netwerk te beoordelen, bevestigt dat het van cruciaal belang is om zo snel mogelijk opnieuw in het net te investeren. Volgens deze audit zal de gemiddelde jaarlijkse extra behoefte aan traditionele investeringsdotaties voor de vernieuwing van de infrastructuur in de periode 2016-2020 naar verwachting 99 miljoen euro per jaar hoger liggen in de periode 2018-2022. Tussen 2018 en 2020 werden de middelen echter al beperkt in vergelijking met de behoefte. Als de middelen voor het onderhoud van het net verder verminderd worden, zullen de teams bovendien niet in staat zijn om de impact van de onderinvestering te beperken, waardoor de eerste gevolgen van de mogelijke begrenzing van de dotaties in 2020 al vanaf 2021 op het netwerk voelbaar zullen zijn.

Bovendien heeft Infrabel geen zekerheid met betrekking tot de dotaties die het na 2020 zal ontvangen, vooral met een regering in lopende zaken waarmee het niet kan onderhandelen over een verhoging van de toegewezen dotaties. Deze onzekerheid met betrekking tot de plaats die het spoor zal innemen in de overheidsbegrotingen heeft een impact op de planning op korte termijn maar maakt het ook moeilijk om doelstellingen op langere termijn vast te leggen.

Bovendien werden de resultaten waartoe de onderneming zich tegen 2020 heeft verbonden, tot nu toe vastgelegd in een ondernemingsplan 2017-2020 dat werd gevalideerd door de raad van bestuur van Infrabel en zijn voogdijminister. Om de investeringen te vrijwaren, is besloten om jaarlijks zo'n 30 tot 40 miljoen euro over te hevelen van het exploitatiebudget naar het klassieke investeringsbudget. Gedurende deze periode liet het plan dus toe dat het EBT elk jaar ten belope van deze bedragen negatief zou kleuren. Er werd ook gekeken naar de impact van deze beslissing op de evolutie van de schuld van Infrabel en in functie daarvan heeft men een bovengrens vastgesteld voor de schuld van de onderneming ten belope van 2.150 miljoen euro. Het handhaven of zelfs verbeteren van de schuld op het huidige niveau is essentieel voor Infrabel om zijn financiële rating te behouden en zo te vermijden dat de financiële lasten in verband met de schuld en de toekomstige GEN-voorfinanciering toenemen. Om onder dit plafond te blijven en om de schuldenlast op peil te houden of zelfs te verbeteren, moet Infrabel de komende jaren dan ook terugkeren naar een EBT die niet onder nul duikt. In het geval van een arbitrage over de exploitatie om terug te keren naar een begroting in evenwicht, zou de vermindering van de hieraan toegewezen budgetten onherroepelijk als gevolg hebben dat we de continuïteit van de werking van het spoornet niet langer kunnen garanderen. Daarom zou de dotatie aan Infrabel met ongeveer 30 tot 40 miljoen EUR moeten worden opgetrokken. Zonder bijkomende dotatie zou Infrabel een overdracht moeten vragen in de omgekeerde richting dan de overdracht in het plan 2017-2020, en zou het over zijn investeringen nog meer arbitragebeslissingen moeten nemen, met het risico dat de nu toch al moeilijke situatie voor het onderhoud van het net nog wordt versterkt.

Met betrekking tot het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) dat op 5 oktober 2018 werd afgesloten, werd in de loop van het jaar 2019 een eerste reforecast uitgevoerd, die enkele eerste belangrijke wijzigingen in de planning en de budgetten voor bepaalde projecten laat zien. De uitvoering van deze projecten is onder meer afhankelijk van het verkrijgen van Europese subsidies, de termijnen voor de aflevering van de nodige vergunningen, de inflatie of de economische conjunctuur. Bijgevolg moeten de bijlagen bij de verschillende samenwerkingsovereenkomsten worden herzien om deze wijzigingen op te nemen. Bovendien moeten, aangezien er een impact is op de gewestelijke sleutel, verschillende maatregelen worden genomen om binnen de gewestelijke sleuteltunnel te blijven die in het kader van de samenwerkingsovereenkomsten is vastgesteld. Dit kan onder meer inhouden dat de verdeling van de federale bijdrage voor het SMIP over de projecten wordt herzien of dat er sneller een aanvraag tot activering van de GEN-prefinanciering bij het Waals Gewest wordt ingediend.

December 2020 betekent ook het begin van de toepassing van de nieuwe formule voor de infrastructuurheffing, in overeenstemming met de Europese eisen op dit gebied. Er bestaat dan ook een risico dat de werkelijke infrastructuurvergoeding afwijkt van de theoretische ramingen die in de begrotingsoefeningen zijn opgemaakt.



Tot slot werd 2019 afgesloten met een veroordeling van Infrabel in eerste aanleg in het arrest over het ongeval van 15 februari 2010 in Buizingen. Hoewel het een uiterst moeilijke keuze was, laten de elementen in het vonnis Infrabel geen andere mogelijkheid dan hoger beroep aan te tekenen tegen het vonnis, aangezien de uitvoering van de maatregelen die het vonnis aanhaalt om de veiligheid van het treinverkeer te verbeteren, een grote impact dreigden te hebben op de rol die het spoor kan spelen in de Belgische mobiliteit. Infrabel hoopt dat de uitkomst van dit hoger beroep zal leiden tot een herziening van de beperkingen die voortvloeien uit het eerste vonnis en zo de continuïteit van de exploitatie van het net zal helpen garanderen.

Contractueel gezien heeft de private investeerder in het Diabolo-project het recht de publiek-private samenwerking (PPS) voortijdig te beëindigen indien het reizigersaantal over een periode van twaalf maanden ver beneden de verwachtingen blijft. De nationale luchthaven heeft in 2019 het aantal reizigers verder zien toenemen. Bijgevolg is niet voldaan aan de voorwaarden om de samenwerking voortijdig te beëindigen.

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

Na een fiscale controle bij HR Rail heeft Infrabel in 2015 een deel van de inkomsten terugbetaald die werden verkregen door bepaalde vrijstellingen van bedrijfsvoorheffing opgenomen in de aangifte van de bedrijfsvoorheffing 2013. In 2017 heeft de voogdijoverheid echter positief gereageerd op de vraag van Infrabel om deze toestand recht te zetten via de exploitatiedotaties aangezien de neutraliteit van de wetgeving met betrekking tot het economisch relanceplan op het financieel resultaat van Infrabel niet werd gerespecteerd. Aangezien de verjaringstermijn verstreek in 2019, de provisie voor het aanslagjaar 2014 werd geannuleerd. Uit voorzorg blijft de voor de aanslagjaar 2015 aangelegde voorziening behouden.



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 2019 over vijf dochterondernemingen waarin hij een meerderheidsparticipatie bezit:

- TUC RAIL NV actief op het vlak van studies en spoorinfrastructuurwerken.
- Creosoteer Centrum van Brussel NV dat actief is op het vlak van de impregnering van dwarsliggers;
- SPV Brussels Port NV;
- SPV Zwankendamme NV;
- SPV 162 SA⁸.

Op 29 juni 2018 heeft Infrabel de aandelen van de andere aandeelhouder van AlphaCloud NV gekocht. Deze transactie verhoogde het controlepercentage van Infrabel in AlphaCloud NV van 50% tot 100%, waardoor Infrabel de volledige zeggenschap verkreeg over de dochteronderneming. Op 11 september 2018 besliste de raad van bestuur van Infrabel om AlphaCloud te fuseren met Infrabel door de vereffening zonder ontbinding van AlphaCloud NV. Op 27 november 2018 keurde de raad van bestuur van Infrabel het gemeenschappelijk voorstel tot vereenvoudigde fusie door overneming goed. Op 10 januari 2019 vond de fusie plaats. Vanuit een fiscaal en boekhoudkundig perspectief had deze fusie uitwerking vanaf 31 december 2018 middernacht. Deze fusie werd ingegeven door de mogelijkheden tot synergie tussen beide ondernemingen zowel op operationeel als op financieel vlak. Deze fusie beantwoordt ook aan de vraag van de federale regering tot rationalisering van het aantal filialen.

⁸ De drie SPV zijn projectmaatschappijen die de vroegere NMBS-Holding heeft opgericht in het kader van de prefinanciering van verschillende investeringsprojecten door de Gewesten.

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;
- de CVBA Greensky en CVBA SPS Fin, alle twee opgericht in het kader van projecten voor alternatieve energie, en
- de Liège Carex AISBL die studies uitvoert over de bouw van een trimodale terminal (lucht, HST en weg) in Liège Airport.

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

- de EESV Rail Freight Corridor North Sea - Mediterranean;
- de EESV Corridor Rhine-Alpine;
- de EESV North Sea – Baltic Rail Freight Corridor.

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

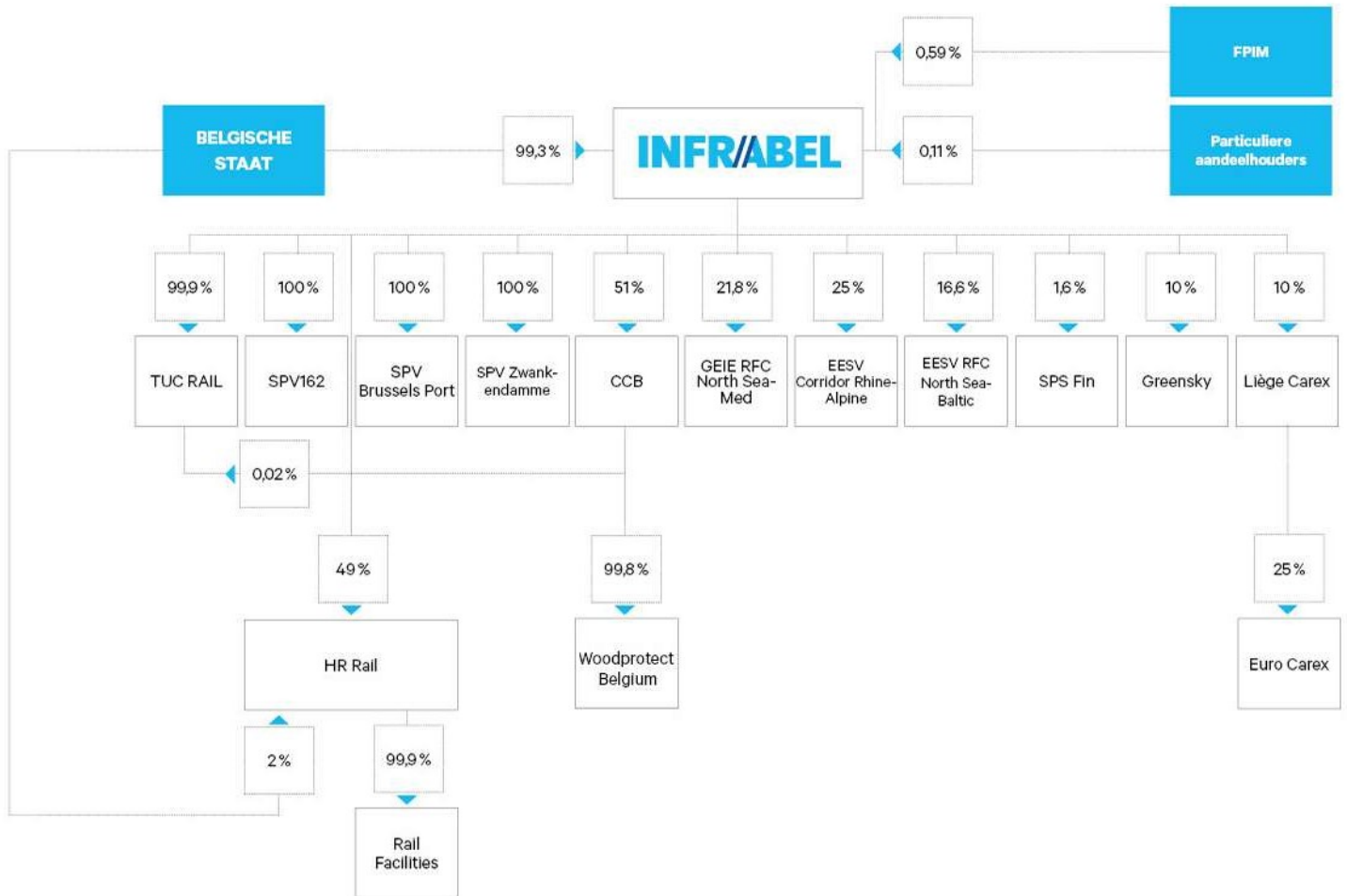
Via de dochterondernemingen erft Infrabel ook onrechtstreekse deelnemingen in:

- Woodprotect Belgium NV, dat instaat voor het creosoteren en behandelen van dwarsliggers, met inbegrip van de verwerking van gebruikte dwarsliggers;
- Rail Facilities NV, dat “Procurement”-activiteiten aanbiedt ten voordele van de in dienst zijnde en gepensioneerde personeelsleden van Infrabel, NMBS en HR Rail, alsook aan de leden van hun gezin;
- de Eurocarex AISBL, die de oprichting van spoorvervoer van goederen met hoge snelheid met aansluiting van luchthavenplatformen binnenin de landen van de Europese Unie stimuleert.

Hieronder vindt u het overzicht van de deelnemingen van Infrabel met het houderschapspercentage.

Onderneming	Percentage dat Infrabel bezit		
	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 %
Corridor Rhine-Alpine EESV	25,00 %		25,00 %
Rail Freight Corridor North-Sea Med EESV	21,80 %		21,80 %
North Sea-Baltic Rail Freight Corridor EESV	16,67 %		16,67 %
HR Rail NV van publiek recht	49,00 %		49,00 %
Rail Facilities NV		49,00 %	49,00 %
SPS Fin CVBA	1,58 %		1,58 %
Greensky CVBA	10,00 %		10,00 %
Liège-Carex ASBL	10,00 %		10,00 %
Eurocarex AISBL		2,50 %	2,50 %

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



FINANCIËLE GEGEVENS





1. WIJZIGINGEN IN DE PRESENTATIE VAN DE JAARREKENING EN DE WAARDERINGSREGELS

In 2019 waren er geen wijzigingen in de presentatie van de jaarrekening noch in de waarderingsregels.



2. RESULTATENREKENING

RESULTATENREKENING (in miljoen €)	2018	2019
Bedrijfsopbrengsten	1.434,74	1.433,60
Omzet	1.101,02	1.088,38
-Infrastructuurvergoeding	760,26	781,17
- Staatsdotatie	107,88	101,70
- Andere	232,88	205,51
Wijzigingen in de afgewerkte producten, goederen in bewerking en de bestellingen in uitvoering	-5,91	-2,85
Geproduceerde vaste activa	334,44	336,73
Andere bedrijfsopbrengsten	5,19	11,34
Bedrijfskosten	1.408,79	1.418,87
Grond- en hulpstoffen	219,76	213,89
Diverse goederen en diensten	1.186,08	1.202,48
- Personeelskosten	692,20	692,94
- Andere	493,88	509,54
Andere bedrijfskosten	2,95	2,50
Recurrent bruto bedrijfsresultaat (REBITDA)	25,95	14,73
Niet-recurrent bedrijfsresultaat	-4,24	17,69
Afschrijvingen, waardeverminderingen en voorzieningen	-689,04	-686,12
Recurrent financieel resultaat	704,52	629,12
Niet-recurrent financieel resultaat	-0,77	-2,21
GBAAL RESULTAAT (EBT)	36,42	-26,79



REBITDA

Het boekjaar 2019 wordt afgesloten met een REBITDA van 14,7 miljoen €, tegenover 25,9 miljoen € in 2018, een daling met 11,2 miljoen €.

Deze evolutie kan worden verklaard door:

- een daling van de bedrijfsopbrengsten met 1,1 miljoen € (-0,1 %) en
- een stijging van de bedrijfskosten met 10,1 miljoen € (+0,7 %).

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

- een daling van de staatsdotatie met 6,2 miljoen €,
- een daling van de andere omzet met 27,3 miljoen €, voornamelijk als gevolg van het einde van de werken besteld door de SPV 162 op de As 3, van een daling in de uitvoering van de werken besteld door de SPV Zwankendamme en van een lagere facturatie aan NMBS (station Gent-Sint-Pieters en werkplaatsen van Melle en Kinkempois),
- en een daling in de voorraadwijziging van de goederen in bewerking en de afgewerkte producten met 4,9 miljoen €,
- wat gedeeltelijk wordt gecompenseerd door een stijging van de infrastructuurvergoeding met 20,9 miljoen €,
- een stijging van bestellingen in uitvoering met 8,0 miljoen €,
- een stijging van de andere bedrijfsopbrengsten met 6,1 miljoen €, en,
- een stijging van de geproduceerde vaste activa met 2,3 miljoen €.

De stijging van de bedrijfskosten met 10,1 miljoen € kan worden verklaard door de volgende elementen:

- een stijging van andere aankopen van diverse goederen en diensten met 15,7 miljoen €, voornamelijk als gevolg van een stijging van de onderhoudskosten voor de spoorinfrastructuur en IT-installaties, en,
- een stijging van de personeelskosten met 0,7 miljoen €,
- wat gedeeltelijk wordt gecompenseerd door een daling van het verbruik van grond- en hulpstoffen met 5,9 miljoen €, en,
- een daling van de andere bedrijfskosten met 0,4 miljoen €.



EBT

Het niet-recurrent bedrijfsresultaat bedraagt 17,7 miljoen €, tegenover -4,2 miljoen € in 2018. Dit resultaat kan voornamelijk verklaard worden door de stijging van de niet-recurrente bedrijfsopbrengsten als gevolg van de gedeeltelijke terugname van een voorziening voor fiscaal geschil m.b.t. het economisch relanceplan en van de gerealiseerde meerwaarden op de verkoop van terreinen te Namen.

De afschrijvingen en kosten die betrekking hebben op de waardeverminderingen en voorzieningen bedragen 686,1 miljoen €, een daling met 2,9 miljoen € tegenover 2018. De afschrijvingen zijn met 15,4 miljoen € gedaald. Deze daling wordt echter grotendeels gecompenseerd door een overeenkomstige daling in de afschrijvingen op de kapitaalsubsidies en heeft dus nauwelijks impact op de EBT. De kosten met betrekking tot de waardeverminderingen zijn met 1,5 miljoen € gedaald, voornamelijk als gevolg van terugnames op voorraden en bestellingen in uitvoering, gedeeltelijk gecompenseerd door een daling in de terugnames op handelsvorderingen. De kosten voor voorzieningen zijn met 13,9 miljoen € gestegen, voornamelijk door een sterke daling van de rentevoeten op lange termijn waardoor de voorzieningen voor pensioenen en soortgelijke verplichtingen in 2019 sterk stegen.

Het recurrent financieel resultaat is positief en bedraagt 629,1 miljoen €, dat is een daling van 75,4 miljoen € ten opzichte van 2018. Het bestaat, enerzijds, uit de recurrente financiële opbrengsten ten belope van 742,8 miljoen €, waarvan 666,7 miljoen € afschrijvingen op de kapitaalsubsidies, 40,3 miljoen € interestsubsidies, 35,4 miljoen € interestopbrengsten en 0,4 miljoen € andere financiële opbrengsten, en, anderzijds, uit de recurrente financiële kosten ten belope van 113,7 miljoen €, waarvan 122,2 miljoen € financiële lasten voortvloeiend uit de schulden, -1,4 miljoen € terugnames van waardeverminderingen op de overige vorderingen en -7,1 miljoen € aan andere financiële kosten.

Het niet-recurrent financieel resultaat bedraagt -2,2 miljoen €.

Het boekjaar 2019 wordt dus afgesloten met een globaal bedrijfsresultaat (EBT) van -26,8 miljoen € (2018: 36,4 miljoen €).



3. BALANS

ACTIVA (in miljoen €)	2018	2019
I. Oprichtingskosten	0,00	0,00
Vaste activa	19.521,96	19.760,92
II Immateriële vaste activa	1.354,10	1.354,84
III. Materiële vaste activa	18.112,95	18.371,34
IV. Financiële vaste activa	54,91	34,74
Vlottende activa	2.774,52	2.635,44
V. Vorderingen op meer dan één jaar	977,15	920,59
VI. Voorraden en bestellingen in uitvoering	236,85	267,92
VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar	343,70	364,24
VIII. Thesauriebeleggingen	531,75	501,96
IX. Liquide middelen	154,51	112,67
X. Overlopende rekeningen	530,56	468,06
TOTAAL DER ACTIVA	22.296,48	22.396,36
PASSIVA	2018	2019
Eigen vermogen	17.298,59	17.544,96
I. Kapitaal	770,08	770,08
II Uitgiftepremies	299,32	299,32
III. Herwaarderingsmeerwaarden	56,31	55,65
IV. Reserves	17,17	17,17
V. Overgedragen resultaat	-73,48	-37,06
Te bestemmen resultaat van het boekjaar	36,42	-26,79
VI. Kapitaalsubsidies	16.192,77	16.466,59
Vorzieningen	352,80	345,96
VII. Voorzieningen	352,80	345,96
Schulden	4.645,09	4.505,44
VIII. Schulden op meer dan één jaar	2.802,66	2.885,69
IX. Schulden op ten hoogste één jaar	977,10	815,02
X. Overlopende rekeningen	865,33	804,73
TOTAAL VAN DE PASSIVA	22.296,48	22.396,36



Het balanstotaal van Infrabel op 31.12.2019 bedraagt 22.396,4 miljoen €, dat is een stijging met 99,9 miljoen € tegenover vorig jaar (+ 0,4%).

De balansstructuur blijft gekenmerkt door een belangrijk deel vaste activa (19.760,9 miljoen €). Dit zijn voornamelijk materiële vaste activa (18.371,3 miljoen €), maar ook immateriële vaste activa (1.354,8 miljoen €), waaronder het exploitatierecht, en financiële vaste activa (34,7 miljoen €).

De toename van de immateriële en materiële vaste activa met 259,1 miljoen € is het gevolg van de in 2019 uitgevoerde investeringen ten belope van 951,9 miljoen €. Deze stijging wordt gedeeltelijk gecompenseerd door de afschrijvingen en waardeverminderingen op de vaste activa, en tevens door de buitendienststellingen en verkopen van vaste activa ten belope van 692,8 miljoen €.

Binnen deze vaste activa werd een bedrag van 56,8 miljoen € geboekt die betaald werd aan TUC RAIL als voorschot voor investeringswerken en aangerekend werd op de kapitaalsubsidies.

De rest van de activa bestaat uit vlottende activa (2.635,4 miljoen €) waaronder 1.284,8 miljoen € aan vorderingen, 614,6 miljoen € aan thesauriebeleggingen en liquide middelen, 267,9 miljoen € aan voorraden en bestellingen in uitvoering en 468,1 miljoen € aan overlopende rekeningen.

De daling van de vlottende activa met 139,1 miljoen € is het gevolg van een daling van de vorderingen met 36,0 miljoen €, van de thesauriebeleggingen en de liquide middelen met 71,6 miljoen € en van de overlopende rekeningen met 62,5 miljoen €, wat gedeeltelijk wordt gecompenseerd door de stijging van de voorraden en bestellingen in uitvoering met 31,1 miljoen €.

Het passief wordt gevormd door het eigen vermogen (17.545,0 miljoen €), dat voor 16.466,6 miljoen € uit kapitaalsubsidies bestaat, door de voorzieningen (346,0 miljoen €) en door de schulden (4 505,4 miljoen €), waarvan voor 2.885,7 miljoen € aan (bruto) schulden op lange termijn, 815,0 miljoen € aan schulden op korte termijn en 804,7 miljoen € aan overlopende rekeningen.

Het eigen vermogen is gestegen met 246,4 miljoen € als gevolg van de stijging van de kapitaalsubsidies met 273,8 miljoen €, dat gedeeltelijk wordt gecompenseerd door het resultaat van het boekjaar van -26,8 miljoen € en een daling in de herwaarderingsmeerwaarden van 0,7 miljoen €.

De voorzieningen zijn gedaald met 6,8 miljoen €, voornamelijk als gevolg van een daling van de voorzieningen voor juridische geschillen, voor het fiscaal geschil en voor financiële instrumenten, gedeeltelijk gecompenseerd door een aangroei in de voorziening voor pensioenen en soortgelijke verplichtingen.

De daling van de schulden met 139,7 miljoen € is het gevolg van de daling van de schulden op korte termijn met 162,1 miljoen € en van de overlopende rekeningen met 60,6 miljoen €, wat gedeeltelijk wordt gecompenseerd door de stijging met 83,0 miljoen € van de schulden op lange termijn. De daling van de schulden op korte termijn vloeit voornamelijk voort uit het herklasseren van 110 miljoen € aan leningen op korte termijn naar lange termijn ingevolge het uitoefenen door een investeerder van zijn optie tot verlenging van een bestaande lening met twee jaar, aangezien ze verlopen in 2021. De schulden op korte termijn worden eveneens beïnvloed door een daling van de handelsschulden met 50,8 miljoen €. De stijging van de schulden op lange termijn is voornamelijk te verklaren door hoger genoemde herklassering, gedeeltelijk gecompenseerd door een herklassering van de lange naar de korte termijn schulden van een lening die in 2020 vervalt. De daling van de overlopende rekeningen is voornamelijk het gevolg van de lagere actualisatie van de vordering op de Staat met betrekking tot de PPS Diabolo door de sterke daling van de interestvoeten op lange termijn.

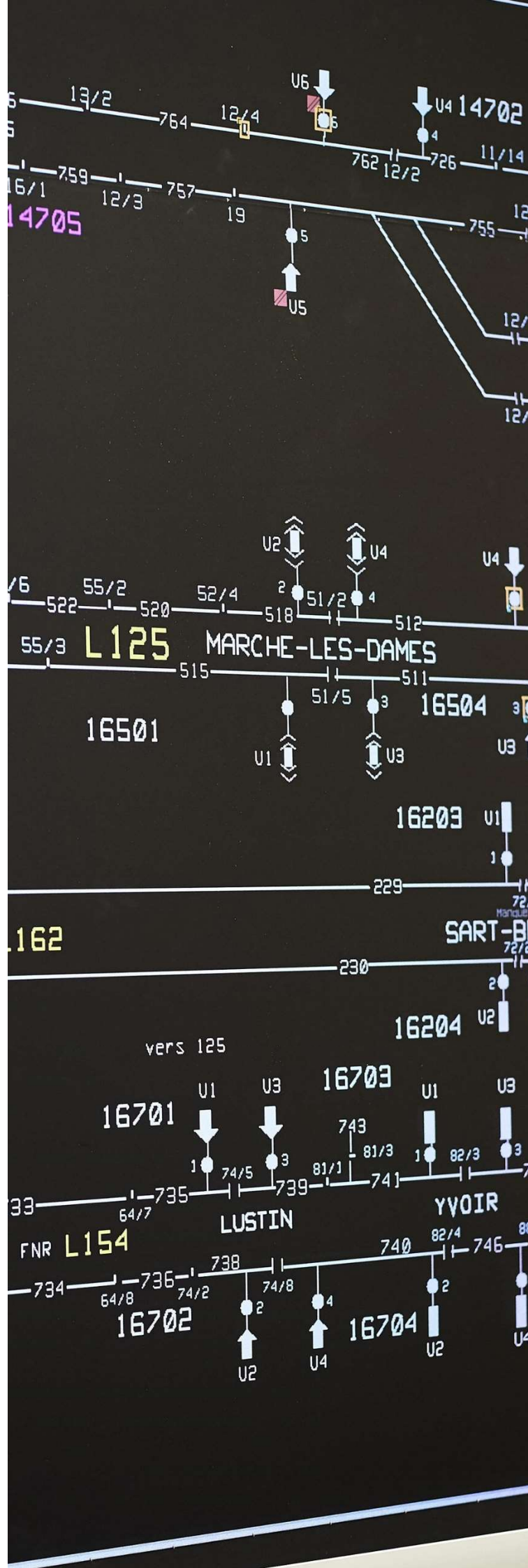


4. CONTINUÏTEIT

De raad van bestuur stelt vast dat de balans een overgedragen verlies vertoont ten belope van 63,9 miljoen €, maar merkt tevens het volgende op:

- Dit overgedragen verlies is nagenoeg volledig het gevolg van de partiële splitsing in 2014 van de NMBS-Holding in het kader van de hervorming van de NMBS Groep, wat heeft geleid tot de overname van 126,9 miljoen € aan overgedragen verlies. Infrabel tekende voorheen een positief overgedragen resultaat op;
- De voorbije jaren ligt de EBT rond de break-even;
- Het overgedragen verlies van 63,9 miljoen € dient geplaatst te worden ten opzichte van een totaal eigen vermogen van 17,5 miljard €;
- Infrabel heeft een heel nauwe band met de Federale Staat die voor 99,3% aandeelhouder is;
- Het financiële evenwicht wordt gewaarborgd door de wet, onder meer via het artikel 47, §1 van de Spoorcodex, zoals ingevoegd door de wet van 15 juni 2015, dat bepaalt dat de Federale Staat gepaste maatregelen moet nemen indien de inkomsten van Infrabel over een periode van maximaal 5 jaar de kosten in verband met de spoorinfrastructuur niet dekken.

In het licht van deze elementen oordeelt de raad van bestuur dat het overgedragen verlies de continuïteit van de onderneming niet in het gedrang brengt en dat de toepassing van de waarderingsregels in de veronderstelling van continuïteit verantwoord is.





5. BESTEMMING VAN HET RESULTAAT

Het te bestemmen resultaat bedraagt :

Te bestemmen resultaat van het boekjaar	-26.790.767,67€
Overgedragen resultaat van het voorgaande boekjaar	-37.061.259,00€
Te bestemmen resultaat	-63.852.026,67€

De raad van bestuur stelt de volgende resultaatbestemming voor:

Overdracht naar het volgend boekjaar	-63.852.026,67€
--------------------------------------	-----------------

6. RISICO'S EN ONZEKERHEDEN IN VERBAND MET HET GEBRUIK VAN FINANCIËLE INSTRUMENTEN

Infrabel voert een actief risicobeheerbeleid om de liquiditeits-, wisselkoers-, rente- en kredietrisico's te beheersen. Daartoe heeft het een financieel beleid vastgelegd, dat is goedgekeurd door de raad van bestuur, waarin dit risicobeheer sterk gereguleerd is. In 2019 werd het financiële beleid aangepast aan de regels die van toepassing zijn op de met de Belgische Staat geconsolideerde entiteiten aangezien Infrabel sinds 19 oktober 2018 geconsolideerd is met de Belgische Staat.

Voor het beheer van de financiële risico's kan men een beroep doen op termijncontracten en afgeleide producten. Infrabel gebruikt interestswaps en valutaswaps in het kader van de dekking van renterisico's en wisselkoersrisico's.

Transacties met betrekking tot de rentevoeten en wisselkoersen moeten verband houden met een achterliggende handelstransactie.

LIQUIDITEITSRISICO

Bij het aangaan van financieringen wordt rekening gehouden met de verwachte evolutie van de toekomstige cashflows, teneinde de inkomende en uitgaande thesauriestromen in evenwicht te brengen. De beleggingen en leningen moeten in de mate van het mogelijke op elkaar afgestemd zijn om de risico's intern zoveel mogelijk te beperken. Verder wordt het liquiditeitsrisico opgevangen door een spreiding van de vervalltermijnen van de schuld in de tijd.

WISSELKOERSRISICO

Een wisselkoersrisico in het kader van financieringen moet steeds volledig worden gedekt. Wanneer er sprake is van een wisselkoersrisico in het kader van bedrijfs- of investeringsuitgaven, mag het maximale gelopen risico niet hoger liggen dan de tegenwaarde van 100.000 € in buitenlandse munt, namelijk USD, GBP of CHF. Voor alle andere buitenlandse munten mag het maximale risico niet hoger liggen dan de totale tegenwaarde van 100.000 €.

RENTERISICO

Het deel van de totale schuld die wordt gefinancierd op basis van een variabele rentevoet is onderworpen aan een renterisico. Het financiële beleid zoals goedgekeurd door de beheersorganen laat toe financieringen aan te gaan tegen een variabele rentevoet voor hoogstens 40% van de totale langetermijnschuld. De huidige verdeling van de schulden voldoet ruim aan deze beleidslijn. De aanpassingen van de posities van variabele rentevoet naar vaste rentevoet gebeuren indien nodig via interestswaps. Bovendien wordt een groot deel van de uitstaande schuld gedekt door verbintenissen van de Belgische Staat tegenover Infrabel.

KREDIETRISICO

Naar aanleiding van de consolidatie van Infrabel in de rekeningen van de Staat op 19 oktober 2018 dienen alle beschikbare geldmiddelen te worden belegd op een rekening van de federale staat (rekening 679) bij de door de federale staat aangewezen instelling (Bpost).



De andere geldmiddelen kunnen worden geïnvesteerd in door de federale staat uitgegeven financiële middelen. Het risico van de tegenpartij wordt hierdoor tot een minimum beperkt.

Wat betreft de afgeleide producten, moet het kredietrisico tegenover de tegenpartijen gespreid worden en systematisch gedekt worden door een “collaterale” liquiditeitsreserve die geregeld wordt door de CSA-overeenkomsten (Credit Support Annex). In het kader van dergelijke overeenkomsten wordt op regelmatige basis berekend welk bedrag hetzij Infrabel, hetzij de tegenpartij netto zou moeten betalen ingeval men alle uitstaande afgeleide producten afgesloten met die tegenpartijen, zou annuleren tegen de huidige marktwaarde, en waarbij het risico beperkt wordt tot een maximumbedrag dat varieert in functie van de rating van de tegenpartij.

In het kader van het normale beheer van de onderneming wordt Infrabel theoretisch ook blootgesteld aan kredietrisico's tegenover zijn handelsvorderingen en financiële vorderingen. Het kredietrisico tegenover de handelsvorderingen en andere schuldenaars is echter gering, aangezien zijn belangrijkste schuldenaars de Belgische Staat en de historische spooroperator zijn.





7. BIJKOMENDE AAN DE COMMISSARISSEN TOEVERTROUWDE OPDRACHTEN

Tijdens het boekjaar 2019 werd een bijkomende controleopdracht toevertrouwd aan de commissarissen, onder meer de opmaak van een bijzonder verslag voor de FSMA betreffende de naleving van de verplichtingen die voortvloeien uit de Verordening 648/2012 van 4 juli 2012 ("EMIR obligation") ten belope van 5.300 €.

CORPORATE GOVERNANCE



Dit hoofdstuk verstrekt informatie over de werkingsregels van de vennootschap in het licht van de *Corporate Governance*-principes.

1. RAAD VAN BESTUUR

SAMENSTELLING

In 2019 was de raad van bestuur als volgt samengesteld:

De heer Herman DE BODE	Voorzitter van de raad
De heer Luc LALLEMAND	Gedelegeerd bestuurder
De heer Jan CORNILLIE	Bestuurders
De heer Jacques ETIENNE	
De heer Ruben LECOK	
Mevrouw Sylviane PORTUGAELS	
De heer Pierre PROVOST	
Mevrouw Florence REUTER <i>(tot 25/06/2019)</i>	
Mevrouw Anne BARZIN <i>(vanaf 25/06/2019)</i>	
Mevrouw Maria VAN DE WIELE ⁹	
Mevrouw Karin GENOE	
Mevrouw Ingrid Ingrid LUYTEN ¹⁰	
De heer Laurent VRIJDAGHS	
De heer Karel STESENS	
De heer Antoine DE BORMAN	

Op 20 juni werd mevr. Florence REUTER lid van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, een functie die niet verenigbaar is met de functie van bestuurder bij Infrabel. Na het ontslag van mevr. Florence REUTER op 25 juni 2019 en het voorstel van de voogdijminister om mevr. Anne BARZIN te benoemen als bestuurder, besliste de raad van bestuur van 25 juni 2019 om, krachtens art. 21 van de statuten, mevr. Anne Barzin tijdelijk aan te stellen als bestuurder, totdat de Koning, bij een in ministerraad overlegd besluit, overgaat tot een definitieve benoeming om de voornoemde vacante post definitief in te vullen.

De twee onafhankelijke bestuurders die voldoen aan de criteria zoals opgesomd in het artikel 7:87 §1 van het Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen en benoemd worden door de algemene vergadering, conform het art. 207 van de wet van 21 maart 1991 (art. 7 W. 03/08/2016) zijn:

De heer Pierre PROVOST	Onafhankelijk bestuurder
Mevrouw Karin GENOE	

De vertegenwoordigers van de gewesten binnen de raad, die worden benoemd conform het KB van 25 april 2014 betreffende de vertegenwoordiging van de gewesten in de raden van bestuur van Infrabel en de NMBS en in het GEN-oriëntatiecomité van de NMBS, zijn:

De heer Karel STESENS	Brussels Gewest
De heer Antoine DE BORMAN	Waals Gewest
De heer Herman DE BODE	Vlaams Gewest

⁹ Mevrouw Maria VAN DE WIELE, ofwel mevrouw Mieke OFFECIERS

¹⁰ Mevrouw Ingrid LUYTEN, ofwel mevrouw Ingrid CEUSTERS

Hoofdfunctie die in 2019 buiten Infrabel werd uitgeoefend door de niet-uitvoerende bestuurders

De heer Herman DE BODE	Voorzitter van het MuHKA (Museum van Hedendaagse Kunst Antwerpen)
Mevrouw Maria VAN DE WIELE	Senior partner Interelgroup nv, Manager MDL SPRL
De heer Laurent VRIJDAGHS	Administrateur-generaal van de Regie der Gebouwen.
De heer Jan CORNILLIE	Fractiesecretaris sp.a in het Vlaams parlement
De heer Jacques ETIENNE	Gepensioneerd jurist
Mevrouw Sylvianne PORTUGAELS	Algemeen directeur van CHR de la Citadelle (Luik)
De heer Ruben LECOK	Kabinetschef Algemeen Beleid en Directeur Financiën van de vice-eersteminister en minister van Financiën en Ontwikkelingssamenwerking
De heer Pierre PROVOST	Project Manager VZW Brussels Major Events
Mevrouw Karin GENOE	Gedelegeerd bestuurder Vias Institute
Mevrouw Ingrid LUYTEN	CEO Group Hugo Ceusters-SCMS
Mevrouw Florence REUTER	Burgemeester van Waterloo
Mevrouw Anne BARZIN	Schepen voor Toerisme, bevoegd voor de Citadelle en Feestelijkheden (Namen)
De heer Karel STESENS	Gepensioneerd
De heer Antoine DE BORMAN	Directeur van CEPESS, centrum voor politieke, economische en sociale studies

BENOEMING VAN DE BESTUURDERS

Met uitzondering van de twee bestuurders die voldoen aan de criteria zoals opgesomd in het artikel 7:87 §1 van het Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen en die worden benoemd door de algemene vergadering, benoemt de Koning de bestuurders bij een in de ministerraad overlegd besluit.

De bestuurders worden gekozen overeenkomstig de complementariteit van hun competentie, zoals financiële en boekhoudkundige analyse, juridische aspecten, hun kennis van de vervoersector, hun deskundigheid inzake mobiliteit, personeelsstrategie en sociale relaties.

De raad van bestuur bestaat uit drie vertegenwoordigers van de gewestelijke overheden, aangezien

1. een lid wordt benoemd door de Koning op voorstel van de regering van het Vlaams Gewest;
2. een lid wordt benoemd door de Koning op voorstel van de regering van het Waals Gewest; en
3. een lid wordt benoemd door de Koning op voorstel van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

CONTINUÏTEIT VAN DE MANDATEN VAN DE BESTUURDERS

Op 14 en 22 oktober 2019 verstreken 10 van de 14 mandaten in de raad van bestuur.

Op 6 mei 2019 stuurde de voogdijminister een brief naar de voorzitter waarin hij de leden van de raad van bestuur laat weten dat van hen wordt verwacht dat ze hun mandaat blijven uitoefenen om, in afwachting van nieuwe benoemingen, de continuïteit van het bestuur van de onderneming te verzekeren.

Op dinsdag 14 mei 2019 werd een antwoord verstuurd naar de minister met de volgende elementen:

1. De bevestiging dat de leden van de raad van bestuur reeds op de raad van bestuur van 17 december 2018 in kennis werden gesteld dat er van hen werd verwacht dat ze in afwachting van de nieuwe

benoemingen hun mandaat verder uitoefenen, om de continuïteit van het bestuur van de onderneming niet in het gedrang te brengen

2. Een voorstel van procedure voor de aanstelling van twee onafhankelijke bestuurders, in overeenstemming met de best practices en met hetgeen naar voren is gekomen tijdens de besprekingen van het benoemings- en bezoldigingscomité en de raad van bestuur van 17 december 2018

Op 31 december 2019 was de toestand nog ongewijzigd.

WERKING

In 2019 vergaderde de raad van bestuur 11 keer.

De bevoegdheden van de raad zijn vastgelegd in artikel 17 van de wet van 21 maart 1991 :

“§ 1. De raad van bestuur is bevoegd om alle handelingen te verrichten die nodig of dienstig zijn tot verwezenlijking van het doel van het overheidsbedrijf.

De raad van bestuur houdt toezicht op het beleid van het directiecomité. Het directiecomité doet op geregelde tijdstippen verslag aan de raad.

De raad, of zijn voorzitter, onverminderd de bevoegdheden van laatstgenoemde, hem toegekend krachtens artikel 18 § 5 (van de wet van 21 maart 1991), kan op elk ogenblik van het directiecomité een verslag vragen betreffende de activiteiten van het bedrijf of sommige ervan. “

“§ 2. De raad van bestuur kan de in § 1 bedoelde bevoegdheden geheel of gedeeltelijk opdragen aan het directiecomité, met uitzondering van :

1° de goedkeuring van het beheerscontract, evenals elke wijziging ervan;

2° het vaststellen van het ondernemingsplan en het algemeen beleid;

3° het toezicht op het directiecomité, inzonderheid wat de uitvoering van het beheerscontract betreft;

4° de andere bevoegdheden die door deze titel en, ingeval het overheidsbedrijf de vorm van naamloze vennootschap van publiek recht heeft, door de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen uitdrukkelijk aan de raad van bestuur worden toegewezen.

DELEGATIES VAN BEVOEGDHEDEN

De laatste versie van het “Reglement voor bevoegheids(sub)delegaties en voor handtekeningbevoegdheden” werd goedgekeurd door de raad van bestuur van 16 april 2018 en gepubliceerd in de bijlagen van het Belgisch Staatsblad van 17 mei 2018.

SCHRIFTELIJK GENOMEN BESLISSINGEN

In uitzonderlijke gevallen, wanneer de dringende noodzakelijkheid en het belang van de vennootschap zulks vereisen, kunnen beslissingen van de raad van bestuur worden genomen met eenparig schriftelijk akkoord van de bestuurders, die daartoe hun handtekeningen plaatsen op één document of op meerdere exemplaren van één document. Het eerste lid is niet van toepassing op de vaststelling van de jaarrekening, de aanwending van het toegestane kapitaal, noch op de goedkeuring van het beheerscontract tussen de Staat en de vennootschap of enige wijziging hiervan.” (artikel 28 van de statuten).

In 2019 heeft de raad deze procedure niet toegepast.



STRIJDIG BELANG VAN VERMOGENSRECHTELIJKE AARD

In 2019 werd de procedure zoals voorgeschreven in artikel 7:96 van het Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen niet toegepast: indien een bestuurder, rechtstreeks of onrechtstreeks, een belang van vermogensrechtelijke aard heeft dat strijdig is met een beslissing of een verrichting die tot de bevoegdheid behoort van de raad van bestuur.

CHARTER VAN DE BESTUURDER

Het Charter van de bestuurder maakt deel uit van het huishoudelijk reglement van de raad van bestuur.

Dit charter geldt voor de leden van de raad van bestuur van de Infrabel alsook voor iedere door Infrabel in een vennootschap aangesteld bestuurder.

Krachtens dit Charter verbinden de bestuurders zich er bij de uitoefening van hun functies toe :

1. In alle omstandigheden onafhankelijk te handelen ;
2. Actief te waken over de belangen van de vennootschap ;
3. Te waken over de efficiënte werking van de raad van bestuur ;
4. De belangen van alle aandeelhouders te beschermen ;
5. Rekening te houden met de gewettigde verwachtingen van alle partners van de vennootschap (gemeenschap, klanten, kaderleden, werknemers, leveranciers en schuldeisers) ;
6. Te waken over de nakoming door de vennootschap van haar verplichtingen en verbintenissen, van de wetten, reglementen en deontologische voorschriften ;
7. Ieder conflict tussen zijn rechtstreekse of onrechtstreekse persoonlijke belangen en die van de vennootschap te vermijden ;
8. Onbehoorlijk gebruik van informatie en misbruik van voorkennis te vermijden ;
9. Zijn beroepsbekwaamheden voortdurend te ontwikkelen ;
10. De geest van het Charter te onderschrijven.

COMITÉS VAN DE RAAD VAN BESTUUR

Om hem bij te staan en te adviseren bij de uitoefening van zijn functies heeft de raad, overeenkomstig de artikelen 210 en 211 van de wet van 21 maart 1991, in zijn schoot een auditcomité en een benoemings- en bezoldigingscomité opgericht.



2. AUDITCOMITÉ

Het bestaan van dit comité is bij wet vastgelegd in artikel 210 van de wet van 21 maart 1991.

SAMENSTELLING

Het comité is als volgt samengesteld :

De heer Laurent VRIJDAGHS	Voorzitter
Mevrouw Maria VAN DE WIELE	Leden
De heer Ruben LECOK	
De heer Pierre PROVOST	

Het auditcomité mag de gedelegeerd bestuurder uitnodigen op zijn vergaderingen, die er zetelt met raadgevende stem. De regeringscommissarissen nemen eveneens met raadgevende stem deel aan de vergaderingen van dit comité.

Het auditcomité kan ook eender welke persoon uitnodigen om de taken uit te voeren die hem door de raad van bestuur zijn toevertrouwd.

WERKING

In 2019 vergaderde het comité 5 keer.

COMPETENTIES

Het auditcomité voert de taken uit die de raad van bestuur eraan toevertrouwt. Bovendien heeft het de opdracht om de raad van bestuur bij te staan via het onderzoek van de financiële informatie, met name de jaarrekeningen, het jaarverslag en de tussentijdse verslagen. Het comité staat ook in voor de betrouwbaarheid en de integriteit van de financiële verslagen inzake risicobeheer.

Ten minste veertien dagen voor de vergadering waarop de raad de jaarrekeningen vastlegt, legt de raad deze rekeningen ter advies voor aan het auditcomité.

Het auditcomité verleent ondersteuning aan de raad van bestuur, en oefent, in het bijzonder, de volgende activiteiten uit:

- de financiële informatie, onder meer de jaarrekeningen, onderzoeken en aan de raad advies erover verstrekken;
- In samenwerking met het college van commissarissen en de verantwoordelijke van Interne Audit I-IA, het intern controlesysteem van Infrabel beoordelen, superviseren en zich uitspreken over dat systeem en over de vaststellingen en aanbevelingen die dienaangaande geformuleerd worden door het college van commissarissen, net als de antwoorden die het management daarop heeft gegeven;
- Het door het hoofd van Interne Audit I-IA voorbereide auditprogramma evalueren en goedkeuren;
- De conclusies en belangrijke aanbevelingen geformuleerd in de auditrapporten onderzoeken, toezien op de opvolging van deze aanbevelingen en op de uitvoering door het management van de met Interne Audit I-IA overeengekomen acties in reactie op deze audit-aanbevelingen en de acties die het management heeft ondernomen in reactie op deze aanbevelingen;

- De wijze beoordelen waarop de (financiële, operationele en andere) risico's waaraan Infrabel wordt blootgesteld, worden geïdentificeerd, beoordeeld en beheerst, zich te vergewissen van de betrouwbaarheid en van de integriteit van de financiële verslagen inzake risicobeheer;
- Toezien op de coördinatie van de werkzaamheden van Interne Audit, van deze die aan externe consultants werden toevertrouwd en van deze van het College van Commissarissen;
- De structuur van Interne Audit van Infrabel, zijn budget op het vlak van personeelsbezetting, opleiding van het personeel en materiële ondersteuning goedkeuren;
- De raad van bestuur een gemotiveerd advies bezorgen met betrekking tot de aanstelling en vervanging van de verantwoordelijke van Interne Audit van Infrabel na advies van het benoemings- en bezoldigingscomité, toezien op de onafhankelijkheid en de objectiviteit van de interne en externe auditeurs;
- Het Charter van Interne Audit Infrabel en de latere herzieningen ervan goedkeuren;
- De raad van bestuur een gemotiveerd advies verstrekken over de benoeming of herbenoeming van de revisoren van Infrabel evenals over hun honoraria;
- Overgaan tot de controle en het onderzoek van elk specifiek dossier dat nodig geacht wordt door de raad van bestuur.

ONAFHANKELIJKHEID & DESKUNDIGHEID OP VLAK VAN BOEKHOUDING EN AUDIT

Overeenkomstig art.3:6 §1, 9° WVV dient het jaarverslag de onafhankelijkheid en de deskundigheid op het gebied van boekhouding en audit van ten minste één van de leden van het auditcomité te verantwoorden.

Mevr. Maria VAN DE WIELE, heeft als voormalig minister van Begroting, de nodige bekwaamheid op het vlak van boekhouding verworven. Zij was jarenlang gedelegeerd bestuurder van VOKA(VEV) en van verschillende vennootschappen.

Daarnaast is zij reeds jarenlang, voorzitter van een auditcomité in een andere onderneming, waar ze de nodige expertise heeft verworven op het vlak van audit.

Alle leden van het Auditcomité beantwoorden aan de criteria die voorop gesteld worden om als onafhankelijk bestuurder beschouwd te worden.



3. BENOEMINGS- EN BEZOLDIGINGSCOMITÉ

Het bestaan van het benoemings- en bezoldigingscomité is vastgelegd in artikel 211 van de wet van 21 maart 1991.

SAMENSTELLING

Het comité is als volgt samengesteld :

De heer Herman DE BODE
De heer Luc LALLEMAND
De heer Jan CORNILLIE
De heer Jacques ETIENNE

Voorzitter
Leden

WERKING

In 2019 vergaderde het comité 3 keer.

COMPETENTIES

Het comité brengt een advies uit over de door de gedelegeerd bestuurder voorgestelde kandidaatstellingen voor de benoeming van de leden van het directiecomité.

Het doet voorstellen aan de raad met betrekking tot de bezoldiging en de voordelen die worden toegekend aan de leden van het directiecomité en aan de hogere kaderleden. De raad volgt deze aangelegenheden continu op (artikel 211 § 2 van de wet van 21 maart 1991).

Bovendien vervult het de taken waarmee het door de raad van bestuur wordt belast.

4. DIRECTIECOMITÉ

SAMENSTELLING

Het directiecomité is als volgt samengesteld:

De heer Luc LALLEMAND	Gedelegeerd bestuurder
De heer Luc VANSTEENKISTE	Directeur-generaal Asset Management
Mevrouw Ann BILLIAU	Directeur-generaal Traffic Management & Services
Mevrouw Christine VANDERVEEREN	Directeur-generaal Finance and Business Administration

Naar aanleiding van de beslissing van de raad van bestuur van 22 oktober 2019 inzake de nieuwe organisatie van Infrabel en de pensionering van dhr. Luc VANSTEENKISTE op 1 januari 2020 heeft de raad van bestuur van 16 december 2019 beslist om vanaf 1 januari 2020 dhr. Jochen BULTINCK en mevr. Ann BILLIAU als leden van het directiecomité aan te stellen op respectievelijk de post van Chief Operation Officer en de post van Chief Client Officer.

GELDENDE REGELS VOOR HUN BENOEMING EN HUN ONTSLAG

“De directeurs-generaal worden benoemd door de raad van bestuur, op voorstel van de gedelegeerd bestuurder en na het advies te hebben ingewonnen van het benoemings- en bezoldigingscomité.

Ze worden ontslagen door de raad van bestuur “ (artikel 208 van de wet van 21 maart 1991).

WERKING

In 2019 vergaderde het directiecomité 33 keer. Er waren geen schriftelijke procedures.

COMPETENTIES

Overeenkomstig artikel 208 van de wet van 21 maart 1991 *«is het directiecomité belast met het dagelijks bestuur en de vertegenwoordiging wat dat bestuur aangaat, alsmede met de uitvoering van de beslissingen van de raad van bestuur.*

De leden van het directiecomité vormen een college. Ze kunnen de taken onder elkaar verdelen. “

VERTEGENWOORDIGING

Overeenkomstig artikel 208 van de wet van 21 maart 1991 vertegenwoordigen de directeur-generaal, die daartoe werd aangesteld door de raad van bestuur, en de gedelegeerd bestuurder gezamenlijk de onderneming in al haar handelingen, met inbegrip van de vertegenwoordiging in rechte.

Alle akten van beheer of akten die de onderneming verbinden, worden gezamenlijk ondertekend door de gedelegeerd bestuurder en de directeur-generaal die daartoe werd aangesteld door de raad van bestuur.

Deze directeur behoort tot een andere taalrol dan de gedelegeerd bestuurder.

De Koning kan bij een besluit vastgesteld na overleg in de ministerraad de akten bepalen waarvan de goedkeuring afwijkt van dit artikel.



De raad van 8 november 2004 en van 28 oktober 2010 en van 25 maart 2014 stelde dhr. Luc VANSTEENKISTE aan als directeur-generaal die houder is van de tweede handtekening.

Wegens de tijdelijke onbeschikbaarheid van dhr. Luc VANSTEENKISTE en de beslissing van de raad van 23 oktober 2018, heeft mevr. Christine VANDERVEEREN, directeur-generaal, als houder van de tweede handtekening, de vennootschap, tijdelijk en samen met de gedelegeerd bestuurder, tot 9 september 2019 vertegenwoordigd.

De raad van bestuur van 16 december 2019 heeft dhr. Jochen BULTINCK aangesteld vanaf 1 januari 2020 als lid van het directiecomité, die, conform het artikel 208 §4 van de wet van 21 maart 1991 houdende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, samen met de gedelegeerd bestuurder, Infrabel vertegenwoordigt jegens derden en voor het gerecht, en die in die hoedanigheid alle akten van beheer of akten die de onderneming verbinden, medeondertekent.

VOORBEREIDING VAN DE BESLISSINGEN

De beslissingen van het directiecomité worden voorbereid door het Executive Committee. Dit is een informele vergadering, waarin naast de leden van het directiecomité, de overige directors van Infrabel zetelen.



5. CONTROLE

REGERINGSCOMMISSARISEN

De regeringscommissarissen worden uitgenodigd op alle vergaderingen van de raad van bestuur en van het directiecomité en hebben er een raadgevende stem (artikel 213 § 3 van de wet van 21 maart 1991).

De regeringscommissarissen nemen eveneens met raadgevende stem deel aan de vergaderingen van het auditcomité (artikel 210 § 1 van de wet van 21 maart 1991).

Ze waken over de naleving van de wet, de statuten en het beheerscontract. Zij zien er op toe dat het beleid van Infrabel, inzonderheid het beleid met toepassing van artikel 13, de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst niet in het gedrang brengt.

Elke regeringscommissaris brengt verslag uit bij de minister onder wie hij ressorteert. De regeringscommissarissen brengen verslag uit aan de minister van Begroting aangaande alle beslissingen van de raad van bestuur of het directiecomité die een weerslag hebben op de algemene uitgavenbegroting van de Staat.

Iedere regeringscommissaris tekent binnen een termijn van vier werkdagen beroep aan bij de minister onder wie hij ressorteert, tegen elke beslissing van de raad van bestuur of van het directiecomité die hij strijdig acht met de wet, de statuten of het beheerscontract of waarvan hij oordeelt dat zij nadeel kan berokkenen aan de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst van Infrabel. Iedere regeringscommissaris kan, binnen dezelfde termijn, beroep aantekenen tegen elke beslissing tot verhoging van de heffingen voor het gebruik van de spoorinfrastructuur. Het beroep is opschortend.

De regeringscommissarissen bij Infrabel waren:

De heer Maxime SEMPO	Benoemd bij koninklijk besluit van donderdag 26 februari 2015
De heer Martin DE BRABANT	Benoemd bij koninklijk besluit van 19 november 2017

BEZOLDIGING

De wet van 21 maart 1991 (art. 213 § 1) voorziet dat de Koning de bezoldiging van de regeringscommissarissen regelt. Deze bezoldiging is ten laste van Infrabel. De bezoldiging werd vastgelegd bij koninklijk besluit van 4 juli 2008.

Voor het boekjaar 2019 werden de volgende vergoedingen uitgekeerd:

- Het geïndexeerde forfaitaire deel van januari tot december (= X 1,7069) bedraagt 3.840,48 € bruto, dit is 320,04 € bruto /maand.
- Het geïndexeerde variabele loon bedraagt 7.681,05 € bruto/jaar, verhoudingsgewijs met de aanwezigheid op de raad van bestuur betaald.

	Forfaitair	Variabel	TOTAAL
Dhr. Maxime SEMPO, regeringscommissaris	€ 3.840,48	€ 6.982,80 (10 vergaderingen/11)	€ 10.823,28
Dhr. Martin DE BRABANT Regeringscommissaris	€ 3.840,48	€ 7.681,05 (11 vergaderingen/11)	€ 11.521,53

Artikel 25 § 1 van de wet van 21 maart 1991 bepaalt dat "De controle op de financiële toestand, op de jaarrekening en op de regelmatigheid, vanuit het oogpunt van de wet en van het organiek statuut, van de verrichtingen weer te geven in de jaarrekening, wordt in elk autonoom overheidsbedrijf opgedragen aan een college van commissarissen dat vier leden telt. De leden van het college voeren de titel van commissaris. "

Het college bestaat uit vier leden, waarvan twee door het Rekenhof onder zijn leden benoemd worden en de twee andere door de algemene vergadering benoemd worden onder de leden van het Instituut van Bedrijfsrevisoren.

Op voorstel van het strategisch bedrijfscomité en de raad van bestuur heeft de algemene vergadering van 17 mei 2017 het mandaat van commissaris-revisor toevertrouwd aan de vennootschappen KPMG & BDO voor de maatschappelijke boekjaren 2017 tot 2019.

Hun mandaat betreft de wettelijke opdracht van externe controle van de statutaire en geconsolideerde rekeningen van Infrabel.

De algemene vergadering van 17 mei 2017 heeft kennis genomen van de beslissing van de algemene vergadering van het Rekenhof van 5 oktober 2016, om de mandaten van de heren Michel de FAYS en Rudi MOENS, adviseurs bij het Rekenhof, als leden van het College van Commissarissen van Infrabel, voor een periode van drie jaar te verlengen.

De leden van het college zijn:

De vennootschap KPMG	Vertegenwoordigd door de heer Patrick DE SCHUTTER
De vennootschap BDO	Vertegenwoordigd door de heer Félix FANK
De heren Michel DE FAYS en Rudi MOENS	Adviseurs bij het Rekenhof

6. MANDATEN IN DE DOCHTERONDERNEMINGEN EN VENNOOTSCHAPPEN MET DEELNEMING

Ondernemingen waarin mandaten uitgeoefend werden (rechtstreekse of onrechtstreekse deelnemingen) door leden van de beheersorganen of door personeel van Infrabel

Op 31 december 2019 telde Infrabel 15 dochterondernemingen en vennootschappen met deelneming. In 13 van deze vennootschappen worden mandaten uitgeoefend door leden van de beheersorganen of door personeelsleden van Infrabel.

LEDEN VAN DE BEHEERSORGANEN OF VAN HET PERSONEEL VAN INFRABEL DIE MANDATEN HEBBEN UITGEOEFEND

De heer Luc LALLEMAND	Voorzitter TUC RAIL, bestuurder EESV Rail Freight Corridor North Sea-Mediterranean, bestuurder HR Rail
De heer Luc VANSTEENKISTE	Bestuurder TUC RAIL, voorzitter CCB, Woodprotect Belgium
Mevrouw Ann BILLIAU	Bestuurder TUC RAIL, vice-voorzitter RailNet Europe
De heer Michaël DIERICKX	Voorzitter EESV Rail Freight Corridor North Sea - Mediterranean
De heer Jochen BULTINCK	Gedelegeerd bestuurder TUC RAIL
Mevrouw Christine VANDERVEEREN	Bestuurder TUC RAIL, voorzitter SPV 162, voorzitter SPV Zwankendamme, voorzitter SPV Brussels Port, bestuurder Rail Facilities, bestuurder SPS Fin, bestuurder Greensky
De heer Eric MERCIER	Bestuurder TUC RAIL
Mevrouw Cecilia MAES	Bestuurder SPV Zwankendamme, bestuurder SPV 162, bestuurder SPV Brussels Port, bestuurder CCB en bestuurder Woodprotect Belgium
De heer Koen De WITTE	Bestuurder SPV Zwankendamme, bestuurder SPV 162, bestuurder SPV Brussels Port
De heer Michel GEUBELLE	Lid Management Board EESV Corridor Rhine-Alpine, lid Management Board EESV Rail Freight Corridor North Sea-Mediterranean, lid Management Board EESV Rail Freight Corridor North Sea-Baltic, vertegenwoordiger van Infrabel op de General Assembly van RailNet Europe
De heer Frédéric NYSENS	Bestuurder Liège Carex (tot 30 september 2019)
De heer Benoît GILSON	Bestuurder Liège Carex (vanaf 1 oktober 2019)
De heer Jan MYS	Bestuurder CCB, bestuurder Woodprotect Belgium
De heer Marc WAEYENBERGH	Bestuurder CCB, bestuurder Woodprotect Belgium

GOVERNANCE CHARTER VAN DE DOCHTERONDERNEMINGEN

Het Governance Charter van de dochterondernemingen richt zich tot de vertegenwoordigers van Infrabel in zijn dochterondernemingen. Het Charter garandeert het recht op informatie van de aandeelhouder Infrabel ten opzichte van zijn dochterondernemingen, kleindochterondernemingen of deelnemingen.

DIT ZIJN DE KERNPUNTEN VAN HET CHARTER:

INFRABEL BESCHIKT OVER HET RECHT OM CONTROLE UIT TE OEFENEN OVER DE BEDRIJFSVOERING VAN ZIJN DOCHTERONDERNEMINGEN, KLEINDOCHTERONDERNEMINGEN OF DEELNEMINGEN, MAAR HET MAG ZICH NIET INLATEN MET HUN INTERNE ORGANISATIE OF HET BEHEER VAN HUN BEDRIJFSVOERING EN DIEN HUN AUTONOMIE TE ALLEN TIJDE TE RESPECTEREN;

HET CONTROLERECHT VAN INFRABEL, WAARVAN IN VOORGAANDE ALINEA SPRAKE, GAAT NIET VERDER DAN WAT UITDRUKKELIJK IS VASTGELEGD IN HET WETBOEK VAN VENNOOTSCHAPPEN, DE RECHTSLEER OF RECHTSpraak

DE RICHTLIJNEN BETREFFENDE HET STATUUT VAN DE VERTEGENWOORDIGERS VAN INFRABEL WANNEER ZE EEN MANDAAT IN EEN DOCHTERONDERNEMING, EEN KLEINDOCHTERONDERNEMING OF VENNOOTSCHAP WAARIN INFRABEL EEN DEELNEMING BEZIT, UITOEFENEN, HOE ZE WORDEN GEKOZEN BINNEN INFRABEL, WELKE IDEEËN ZE MOGEN OVERBRENGEN IN DE BEHEERSORGANEN WAARIN ZE INFRABEL VERTEGENWOORDIGEN, OF HOE DE INFORMATIE TUSSEN INFRABEL, ZIJN DOCHTERONDERNEMINGEN, KLEINDOCHTERONDERNEMINGEN OF DEELNEMINGEN WORDT MEEGEDEELD;

INDIEN ER BINNEN DE DOCHTERONDERNEMINGEN, KLEINDOCHTERONDERNEMINGEN OF DEELNEMINGEN VAN INFRABEL COMITÉS WORDEN OPGERICHT, WORDT DE INFORMATIE VIA HUN TUSSENPERSOON MEEGEDEELD AAN INFRABEL.

DE VERTEGENWOORDIGERS VAN INFRABEL VERKLAREN ZICH AKKOORD MET HET CHARTER DOOR EEN VERKLARING VAN AANVAARDING BEHOORLIJK IN TE VULLEN EN TE ONDERTEKENEN WAARVAN HET ORIGINEEL AAN DE DIENST LEGAL AFFAIRS WORDT BEZORGD.

Met het oog op een coherente toepassing van het Charter, de vrijwaring van de vastgelegde principes en een eenduidige interpretatie en naleving ervan, is de dienst Legal Affairs van Infrabel de « bewaarder » van het Charter.

BEZOLDIGING

De voornoemde mandaten zijn allemaal onbezoldigd voor de hierboven vermelde natuurlijke personen.



REMUNERATIEVERSLAG





Remuneratiebeleid voor de bestuurders, de leden van het directiecomité, de overige directieleden en de personen belast met het dagelijks beheer van de vennootschap, en om de individuele remuneratie te bepalen van bestuurders, leden van het directiecomité, overige directieleden en personen belast met het dagelijks bestuur van de vennootschap

RAAD VAN BESTUUR

De gehanteerde procedure is conform de door artikel 22 van de statuten voorgeschreven procedure:

“De algemene vergadering stelt de bezoldiging van de leden van de raad van bestuur vast op voorstel van het benoemings- en bezoldigingscomité. “

DIRECTIECOMITÉ

DE GEHANTEERDE PROCEDURE IS CONFORM ARTIKEL 211, §2, 2 VAN DE WET VAN 21 MAART 1991 BETREFFENDE DE HERVORMING VAN SOMMIGE ECONOMISCHE OVERHEIDSBEDRIJVEN:
--

“Op voorstel van het benoemings- en bezoldigingscomité bepaalt de raad van bestuur de bezoldiging en de voordelen die worden toegekend aan de leden van het directiecomité en aan de hogere kaderleden. Het comité volgt deze aangelegenheden continu op. “

REMUNERATIEBELEID DAT WERD GEHANTEERD TIJDENS HET DOOR HET JAARVERSLAG BEHANDELDE BOEKJAAR

RAAD VAN BESTUUR

De bezoldiging van de voorzitter bestaat uit een vast jaarlijks gedeelte van 27.200€ en een variabel gedeelte dat bestaat uit de zitpenningen voor de vergaderingen.

Deze zitpenningen bedragen:

- 500 € per raad ;
- 400 € per comité waaraan hij deelneemt.

Bovendien geniet hij een jaarlijkse vergoeding van 2.400 € voor werkingskosten en kan hij gebruikmaken van een vrijkaart voor treinreizen.

De bezoldiging van de andere bestuurders (behalve de gedelegeerd bestuurder) bestaat uit een vast jaarlijks gedeelte van 13.600 € en een variabel gedeelte dat bestaat uit de zitpenningen.

Deze zitpenningen bedragen:

- 500 € per raad ;
- 400 € per vergadering van de andere comités.

Bovendien ontvangen ze een jaarlijkse vergoeding van 1.200 € voor werkingskosten.

De aanwezigheid op de vergaderingen is een noodzakelijke vereiste voor het ontvangen van de zitpenning.





DIRECTIECOMITÉ

Als tegenprestatie voor de uitoefening van hun mandaat, ontvangen de directeuren-generaal een vaste verloning en een maandelijkse functievergoeding, vakantiegeld, jaarpremie, evenals op een variabele beheerspremie.

De bezoldiging is in overeenstemming met de afspraken die in 2014 met de voogdijoverheid werden gemaakt, meer bepaald een vaste verloning van 180.000 € en maximum 50.000 € variabele verloning per jaar. Deze bedragen worden geïndexeerd.

Er werd geen enkele beslissing genomen die iets wijzigt aan het bezoldigingsbeleid voor de twee volgende boekjaren.

GEDELEGEERD BESTUURDER

Als tegenprestatie voor de uitoefening van zijn mandaat, ontvangt de gedelegeerd bestuurder volgende emolumenten:

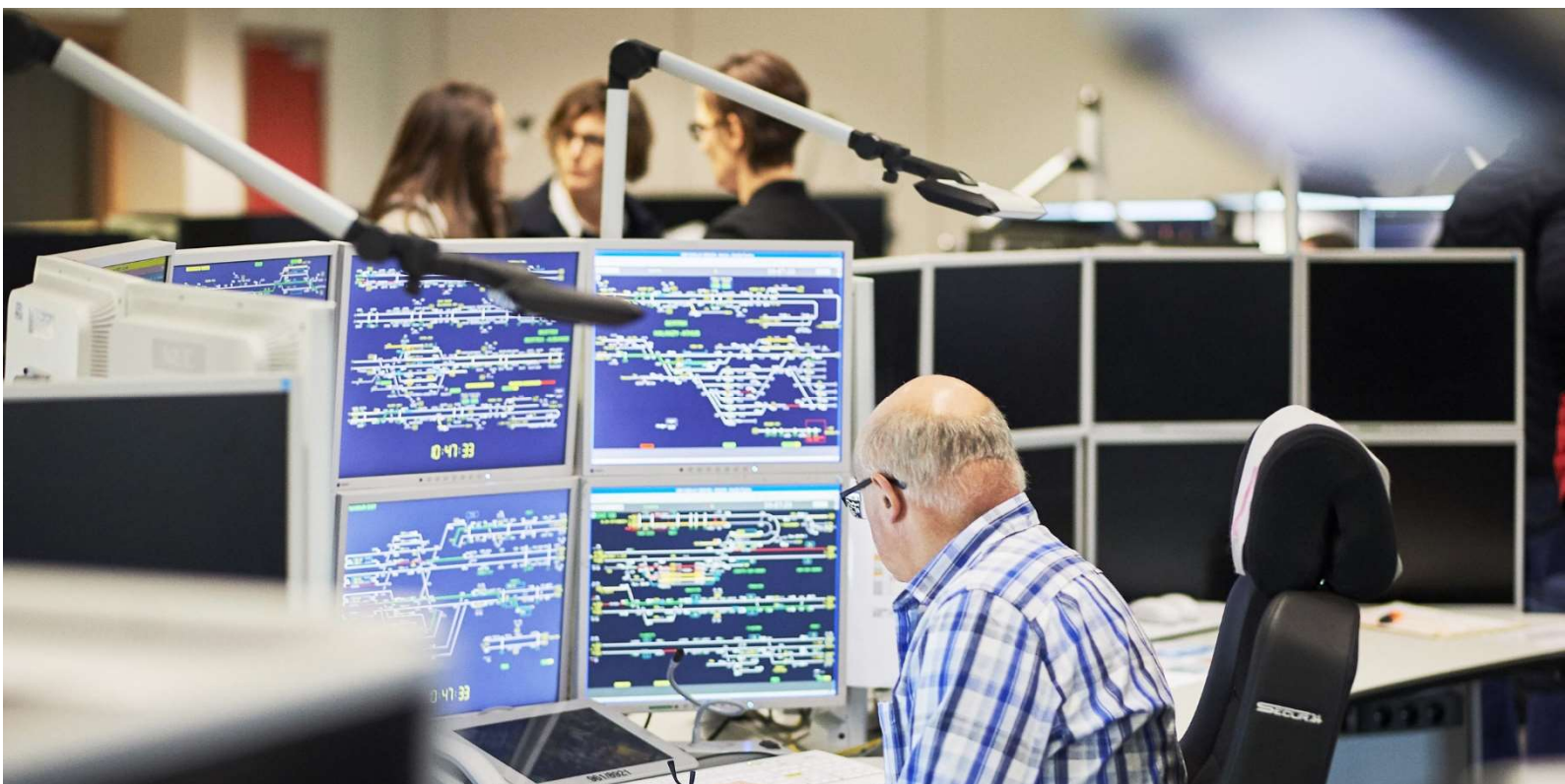
- een vast gedeelte van 230.000 € bruto per jaar, betaalbaar in twaalf mensualiteiten van 19.166,67 €;
- een variabel gedeelte van ten hoogste 60.000 € bruto per jaar, waarvan het bedrag wordt bepaald door de raad van bestuur van Infrabel op basis van de verwezenlijking van de door de raad van bestuur van Infrabel vastgelegde doelstellingen.

Deze bedragen worden jaarlijks geïndexeerd.

Alle kosten die de gedelegeerd bestuurder maakt voor de uitoefening van zijn mandaat zijn voor rekening van Infrabel.

Infrabel draagt de kosten voor de verzekeringspremies voor een verzekeringsdekking conform de markt op het vlak van aansprakelijkheid voor de uitoefening van het mandaat van gedelegeerd bestuurder en het mandaat van bestuurder.

De bijzondere overeenkomst die de wederzijdse rechten en plichten tussen Infrabel en de heer Luc LALLEMAND als gedelegeerd bestuurder vastlegt, liep af op 13 november 2019. Gelet op het feit dat er op dat ogenblik nog geen nieuwe regering gevormd was en de regering in lopende zaken, van oordeel was onbevoegd te zijn om zijn mandaat te verlengen, werd - op basis van de bepalingen in de bijzondere overeenkomst - deze overeenkomst stilzwijgend verlengd. Op 31 december 2019 was de toestand nog ongewijzigd.



TERUGVORDERINGSBEPALINGEN

Het contract bevat geen bepalingen over een recht op terugvordering, in het voordeel van het bedrijf, van de variabele verloning ten aanzien van de leden van het directiecomité indien deze verloning werd toegekend op basis van onvolledige financiële informatie.

Gezien de KPI voor de bepaling van de financiële verloning niet in hoofdzaak afhangen van financiële informatie, wordt het niet noodzakelijk geacht om een dergelijke bepaling te voorzien.

Bestuurdersvergoeding en andere remuneratie van niet-uitvoerende bestuurders en uitvoerende managers in hun hoedanigheid van lid van de raad met betrekking tot het boekjaar dat door het beheersverslag wordt behandeld.

Naam	Aanwezigheid op de vergaderingen van de raad en de comités van Infrabel			(Bruto)bezoldiging van de bestuurders
	Raad (totaal: 11)	Auditcomité (totaal: 5)	Benoemings- en bezoldigingscomité (totaal: 3)	Raad en andere comités (€)
Herman DE BODE	5		1	30.100,04
Maria VAN DE WIELE	11	5		21.099,96
Laurent VRIJDAGHS	10	5		20.599,96
Jan CORNILLIE	11		3	20.299,96
Jacques ETIENNE¹¹	10		3	23.199,98
Sylvianne PORTUGAELS	11			19.099,96
Ruben LECOK	10	4		20.199,96
Pierre PROVOST	11	5		21.099,96
Karin GENOE	10			18.599,96
Florence REUTER	5/5			9.073,31
Anne BARZIN	5/6			9.526,64
Ingrid LUYTEN	8			17.599,96
Karel STESENS	11			19.099,96
Antoine DE BORMAN	11			19.099,96

De jaarlijkse vergoeding en zitpenningen worden enkel uitbetaald aan de niet-uitvoerende bestuurders. De gedelegeerd bestuurder ontvangt in de hoedanigheid van lid van de raad van bestuur, geen vergoeding.

EVALUATIECRITERIA VOOR DE VERGOEDING VAN DE UITVOERENDE MANAGERS GEBASEERD OP PRESTATIES

De raad van bestuur van 28 november 2017 ging, op voorstel van het benoemings- en bezoldigingscomité, akkoord met het Performance Management-systeem voor de CEO, de directeurs-generaal en de hogere kaderleden. Daarbij komen enkel gemeenschappelijke doelstellingen en een gemeenschappelijk evaluatiesysteem in aanmerking, opdat de variabele verloning van alle leden van de directie op een identieke manier “als een enkel team” wordt vastgelegd.

De targets worden elk jaar vastgelegd voor het daaropvolgende jaar. De variabele verloningen voor de CEO en de directeurs-generaal worden berekend aan de hand van de gerealiseerde scores.

¹¹ Wegens de tijdelijke onbeschikbaarheid van dhr. Herman DE BODE, voorzitter van de raad van bestuur, ontving dhr. Jacques Etienne tot 31 maart 2019 een vergoeding als wnd. voorzitter.



Voor de overige leidinggevendenden, Heads of, Managers en topexperten werd het evaluatiesysteem I-perform afgestemd op de methode die gebruikt wordt voor de leden van het directiecomité maar introduceert het ook specifieke elementen eigen aan het resultaatendomein van elke leidinggevende.

De objectieve evaluatie gebeurt op basis van 10 bedrijfsindicatoren verdeeld over vier grote strategische pijlers waarbij de focus ligt op de resultaatendomeinen van Infrabel waarop het management een reële impact heeft. De weging werd in 2019 aangepast met een groter gewicht voor de 1e en 2e pijler, zodat de veiligheid en de stiptheid een groter gewicht hebben.

De onderstaande tabel geeft een overzicht van deze 10 indicatoren met hun weging.

	Strategische pijler	ID	Resultaatindicator	Weging
	VEILIGHEID OP DE EERSTE PLAATS	1	Veilige exploitatie van de sporen voor de reizigers en het personeel (ERA Fatality Risk)	15
		2	Uitrusting van het spoornet met ETCS (km)	15
		3	Een veilig spoornet met een minimum aan voorlopers van ongevallen ten laste van Infrabel (ERA Precursors to Accidents)	10
	SUBTOTAAL			40
	TREINEN OP TIJD	4	Totaal aantal minuten vertraging in de relazen ten laste van Infrabel (nationaal en internationaal reizigersvervoer)	15
		5	Totaal aantal minuten vertraging in de relazen ten laste van Infrabel (nationaal en internationaal goederenvervoer)	10
		6	Totaal aantal geschrapte reizigerstreinen ten laste van Infrabel	5
	SUBTOTAAL			50
	EEN SPOORNET VOOR ALLE TREINEN VAN MORGEN	7	Uitvoering van strategische uitbreidingsprojecten (% behaalde bakens overeenkomstig de planning)	15
		8	Uitvoering van andere uitbreidingsprojecten (% behaalde bakens overeenkomstig de planning)	5
	SUBTOTAAL			20
	GEZONDE FINANCIËN	9	Naleving van het jaarlijks budget van de bedrijfskosten	5
		10	Naleving van het jaarlijks investeringsbudget (buiten SPV en SMIP)	5
	SUBTOTAAL			10
			TOTAAL	100



Aan de CEO betaalde langetermijn-cashbonus m.b.t. het door het jaarverslag behandelde boekjaar

Naam	Luc LALLEMAND
Status	De voorschriften van art. 209 van de wet van 21 maart 1991 voor de leden van het directiecomité (Deel 6) zijn ook van toepassing op de gedelegeerd bestuurder.
Vaste vergoeding	249.703,33 € brutovergoeding als zelfstandige (voor de periode van 1 januari 2019 tot en met 31 december 2019)
Variabele verloning	65.140 € (voor de periode van 1 januari 2019 tot 31 december 2019 en uit te betalen in 2020)
TOTAAL	314.843,33 € brutovergoeding (voor de periode van 1 januari 2019 tot en met 31 december 2019)
Pensioen	Er is geen aanvullend pensioenplan voorzien. Er is ook geen groepsverzekering voorzien. In geval van pensionering of overlijden, tijdens of na de uitoefening van het mandaat, zal de wedde die als basis dient voor de berekening van het rustpensioen (of overlevingspensioen) van de degene die de functies van gedelegeerd bestuurder uitoefent of uitgeoefend heeft, als volgt vastgesteld worden: in de maand die aan de pensionering voorafgaat of in de maand van het overlijden in dienst zal er een wedde toegekend worden die rekening houdt met de duur van de vervulde diensten, zowel in de lagere functies als in die van gedelegeerd bestuurder, en die bijgevolg de som van twee deelbedragen zal omvatten: a. een deelbedrag berekend op basis van de laatste globale wedde die de betrokkene op het ogenblik van zijn pensionering (of van zijn overlijden in dienst) bereikte in de lagere functie, vermenigvuldigd met een breuk waarvan de noemer het geheel van de jaren dienst vertegenwoordigt en de teller dezelfde diensten, geen rekening houdend met die welke als gedelegeerd bestuurder werden gepresteerd; b. een deelbedrag berekend op basis van de laatste globale wedde die de betrokkene genoot als gedelegeerd bestuurder vermenigvuldigd met een breuk waarvan de noemer het geheel van de jaren dienst vertegenwoordigt en de teller de als gedelegeerd bestuurder gepresterde jaren.
Andere voordelen	Bedrijfswagen voor 2.768,19 €
Aan de CEO betaalde langetermijn-cashbonus met betrekking tot het boekjaar	Geen

Op globale basis, de vergoeding die met betrekking tot het tijdens het beheersverslag behandelde boekjaar is betaald aan de andere leden van het uitvoerend management (buiten de CEO)

Alle leden van het directiecomité met uitsluiting van de gedelegeerd bestuurder

Status	De leden van het directiecomité kunnen contractueel of statutair zijn. Conform art. 209 van de wet van 21 maart 1991 worden de rechten, met inbegrip van de bezoldiging, en plichten van de gedelegeerd bestuurder en van de andere leden van het directiecomité, enerzijds, en van Infrabel, anderzijds, geregeld door een bijzondere overeenkomst tussen de partijen. Voor de statutaire personeelsleden: deze bijzondere overeenkomst voorziet dat de algemeen directeur, voor de duur van zijn mandaat, verlof zonder wedde krijgt, met behoud van zijn rechten op bevordering, loonsverhoging en pensioen. Conform de HR-regels bepaald door HR-Rail, behouden de leden hun graad en worden ze belast met de functie van directeur-generaal. Voor de contractuele personeelsleden: deze bijzondere overeenkomst voorziet, voor de duur van het mandaat, in de opschorting van het contract van onbepaalde duur die van toepassing was voor de benoeming in de hoedanigheid van lid van het directiecomité. Na het verstrijken van het mandaat treedt de arbeidsovereenkomst onmiddellijk in werking.
Vaste vergoeding	590.180,05 € bruto basisloon (vakantiegeld inbegrepen)
Bezoldiging variabel	148.139,89 € (voor de periode van 1 januari 2019 tot en met 31 december 2019 en uit te betalen in 2020)
TOTAAL	738.319,94 €
Pensioen	Voor de statutaire personeelsleden: Er is geen aanvullend pensioenplan voorzien. Er is ook geen groepsverzekering voorzien. In geval van pensionering of overlijden, tijdens of na de uitoefening van het mandaat, zal de wedde die als basis dient voor de berekening van het rustpensioen (of overlevingspensioen) van degene die de functies van directeur-generaal uitoefent of uitgeoefend heeft, als volgt vastgesteld worden: in de maand die aan de pensionering voorafgaat of in de maand van het overlijden in dienst zal er een wedde toegekend worden die rekening houdt met de duur van de vervulde diensten, zowel in de lagere functies als in die van directeur-generaal, en die bijgevolg de som van twee deelbedragen zal omvatten: - een deelbedrag berekend op basis van de laatste globale wedde die de betrokkene op het ogenblik van zijn pensionering (of van zijn overlijden in dienst) bereikte in de lagere functie, vermenigvuldigd met een breuk waarvan de noemer het geheel van de jaren dienst vertegenwoordigt en de teller dezelfde diensten, geen rekening houdend met die welke als gedelegeerd bestuurder werden gepresteerd; - een deelbedrag berekend op basis van de laatste globale wedde die de betrokkene op het ogenblik van zijn pensionering (of van zijn overlijden in dienst) bereikte in de lagere functie, vermenigvuldigd met een breuk waarvan de noemer het geheel van de jaren dienst vertegenwoordigt en de teller dezelfde diensten, geen rekening houdend met die welke als directeur-generaal werden gepresteerd; Voor de contractuele personeelsleden: de bijzondere overeenkomst voorziet in een groepsverzekering die gewoonlijk geldt in het reglement betreffende verzekeringen dat van toepassing is op de contractuele hogere kaderleden van de Belgische Spoorwegen.
Andere voordelen	Bedrijfswagen als voordeel in natura voor 10.102,15 €
Langetermijn-cashbonus	Geen

Op individuele basis:

het aantal en de kenmerken van de aandelen, de aandelenopties of alle andere rechten om aandelen te verwerven, toegekend aan de verschillende uitvoerende managers (met inbegrip van de CEO), uitgeoefend of vervallen in de loop van het boekjaar.

Geen.

Op individuele basis:

De voornaamste bepalingen van de contractuele relatie betreffende de vertrekvergoeding overeengekomen met de CEO en met elk van de andere uitvoerende managers.

MOTIVERING EN BESLISSING VAN DE RAAD VAN BESTUUR INZAKE VERTREKVERGOEDING.

De bijzondere overeenkomst die de wederzijdse rechten en plichten tussen Infrabel en de heer Luc LALLEMAND als gedelegeerd bestuurder vastlegt, voorziet inzake vertrekvergoeding:

De overeenkomst neemt van rechtswege een einde zonder vooropzegging noch vergoeding op 12 november 2019.

De gedelegeerd bestuurder kan op ieder ogenblik de overeenkomst die hem met Infrabel bindt, beëindigen mits een opzegging van drie maanden.

Voor zover de Koning het mandaat van de gedelegeerd bestuurder heeft beëindigd voor het einde van de overeenkomst, kan Infrabel het mandaat beëindigen mits het betalen van een verbrekingsvergoeding die gelijk is aan twaalf maanden vaste vergoeding.

Infrabel stelt onmiddellijk een einde zonder opzegging noch vergoeding aan deze overeenkomst, als de Koning het mandaat van gedelegeerd bestuurder beëindigt als gevolg van een zware fout.

De nieuwe bijzondere overeenkomst die de wederzijdse rechten en plichten tussen Infrabel, HR Rail en de directeur-generaal vastlegt, goedgekeurd door de raad van bestuur van 25 maart 2014, voorziet inzake vertrekvergoeding:

In geval van ontslagname in de loop van het mandaat van algemeen directeur of in geval van niet-hernieuwing van dat mandaat, zal hij/zij teruggeplaatst worden in de graad van directeur; hij wordt alsdan bezoldigd overeenkomstig de geldelijke voorwaarden verbonden aan die graad.

Bij beëindiging van het mandaat vóór het verstrijken van de normale vervaldatum ervan ingevolge ontslag door de raad van bestuur, en tenzij de raad van bestuur dit voordeel als ongegrond beschouwt volgens het tuchtstatuut en de rechtspraak van toepassing bij HR Rail, behoudt hij/zij, vanaf de datum van de beëindiging van het mandaat, gedurende twaalf maanden de geldelijke toestand verbonden aan de functie van directeur-generaal en wordt nadien teruggeplaatst in de graad van directeur en bezoldigd overeenkomstig de geldelijke voorwaarden verbonden aan die graad.

Opgemaakt te Brussel op 17 maart 2020

De voorzitter van de raad van bestuur

Waarnemend gedelegeerd bestuurder



Vertaling: David Bondroit, Sarah Chevalier, Lieven Tack, Judith Vermeersch, Valérie Vinckier

Eindredactie: Irène Bruneel, Jo Nerinckx en Ann Van Litsenburgh

Fotocredits: Robert Baum, Benjamin Brollet, Jean-Christophe Cailleau, Jacques Josse, Jean-Yves Limet, Sofie Sibermann, Shutterstock

Coördinatie & Lay-out : Robert Baum

Verantwoordelijke uitgever: Benoît Gilson

2020 - Infrabel

