



# 2019

Geconsolideerd

# Jaarverslag

aan de aandeelhouders

**INFR/ABEL**

[infrabel.be](http://infrabel.be)



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

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

Overeenkomstig de wettelijke en statutaire voorschriften, heeft de raad van bestuur de eer u verslag uit te brengen over de toestand en de resultaten van de Infrabel Groep met betrekking tot het boekjaar 2019.









# Inhoudstafel

|                                                                                                           |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Editoriaal .....</b>                                                                                   | <b>1</b>  |
| <b>Toestand van de Groep.....</b>                                                                         | <b>2</b>  |
| 1. Onze prioriteiten staan centraal in de markante gebeurtenissen .....                                   | 3         |
| 2. Positionering van de groep.....                                                                        | 52        |
| 3. Belangrijke gebeurtenissen na de afsluiting van het boekjaar .....                                     | 53        |
| 4. Omstandigheden die een belangrijke invloed op de ontwikkeling van de ondernemingen kunnen hebben ..... | 55        |
| 5. Risico's waaraan de groep is blootgesteld.....                                                         | 59        |
| 6. Onderzoek en ontwikkeling .....                                                                        | 62        |
| 7. Dochterondernemingen .....                                                                             | 63        |
| <b>Financiële gegevens.....</b>                                                                           | <b>66</b> |
| 1. Resultatenrekening.....                                                                                | 67        |
| 2. Balans .....                                                                                           | 70        |
| <b>Corporate Governance.....</b>                                                                          | <b>72</b> |







# 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 bevoorrading 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 VAN DE GROEP





# 1. ONZE PRIORITEITEN STAAN CENTRAAL IN DE MARKANTE GEBEURTENISSEN

Dit eerste hoofdstuk van het jaarverslag brengt een chronologisch relaas van de markante gebeurtenissen van 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 SPIKSPLINTER NIEUW 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 m<sup>2</sup> dient voor de gemeenschappelijke ruimtes en kantoren, en 7.000 m<sup>2</sup> 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 Céroux-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 hevigere 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 infrastructuurvernieuwingsprogramma 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 spooormaterieel 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.









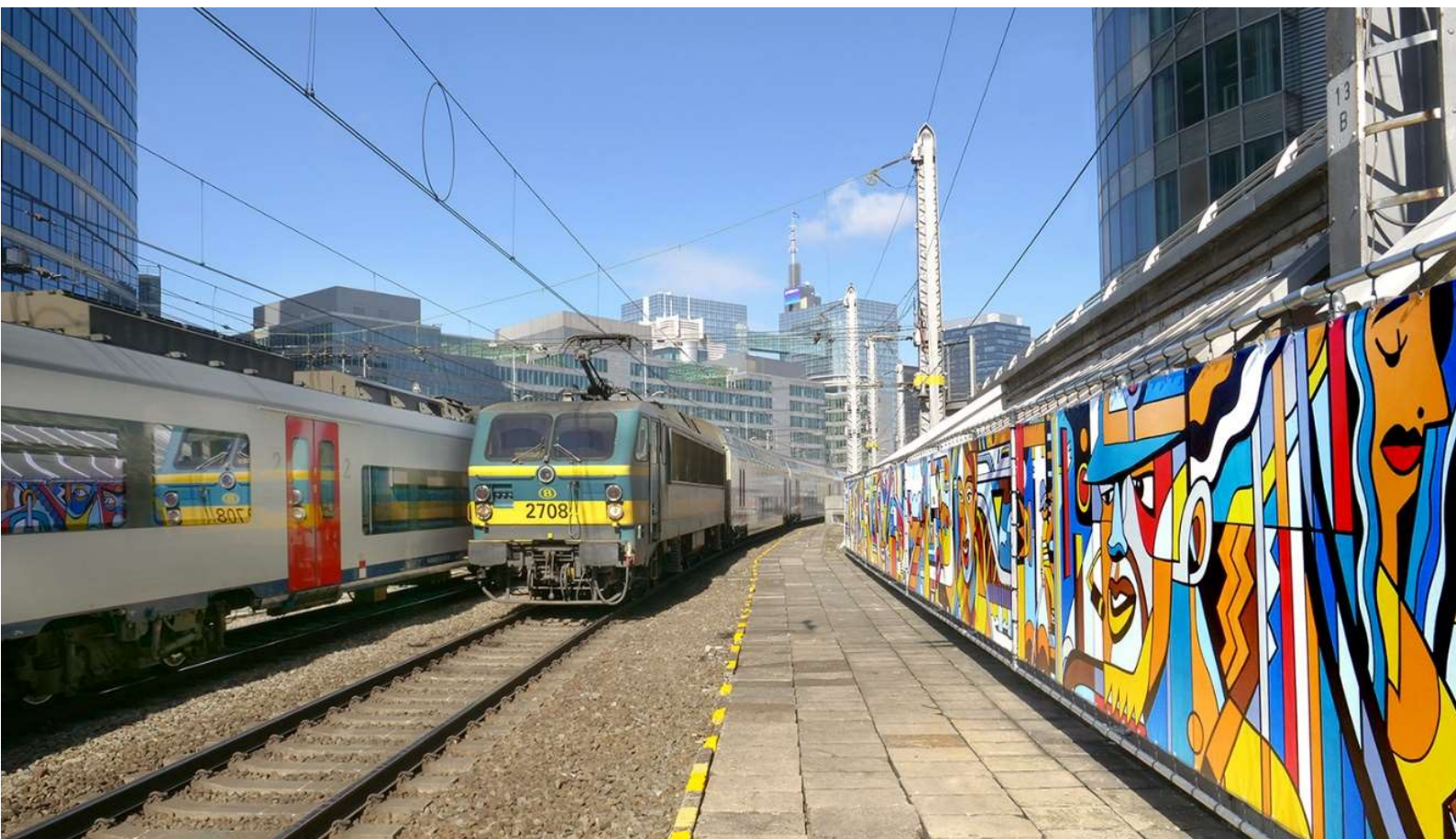
## ART ON TRACKS: EEN ORIGINELE HULDE AAN ONZE COLLEGA'S OP HET SPOOR

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!



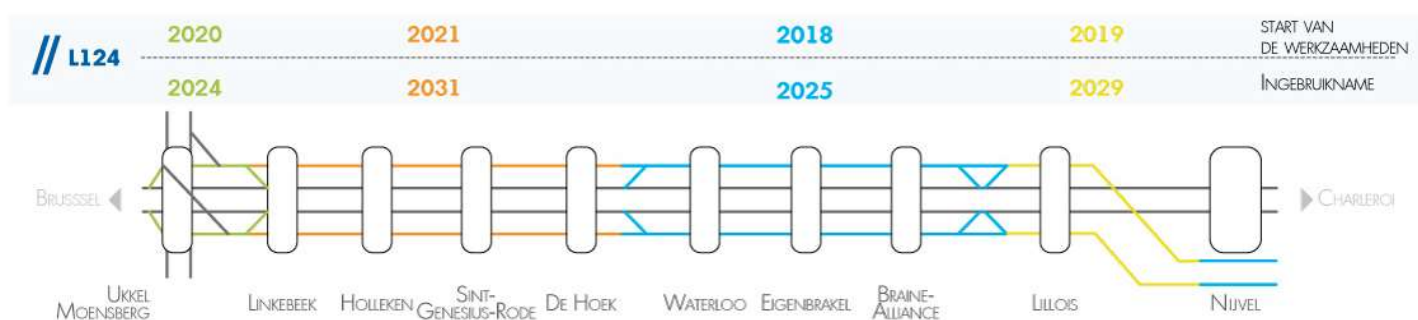


## HEROPSTART VAN DE GEN-WERKEN TUSSEN WATERLOO EN BRAINE-ALLIANCE

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.

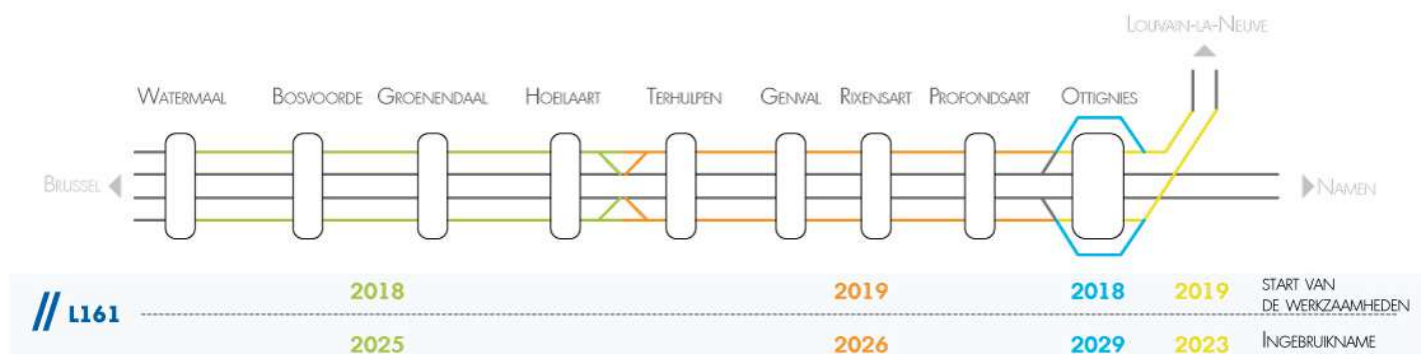
### TWEE EXTRA SPOREN VOOR SPOORLIJN 124

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 Leopoldsburch 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 Leopoldsburch 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 spoorinfrastructuurvernieuwingprogramma 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!

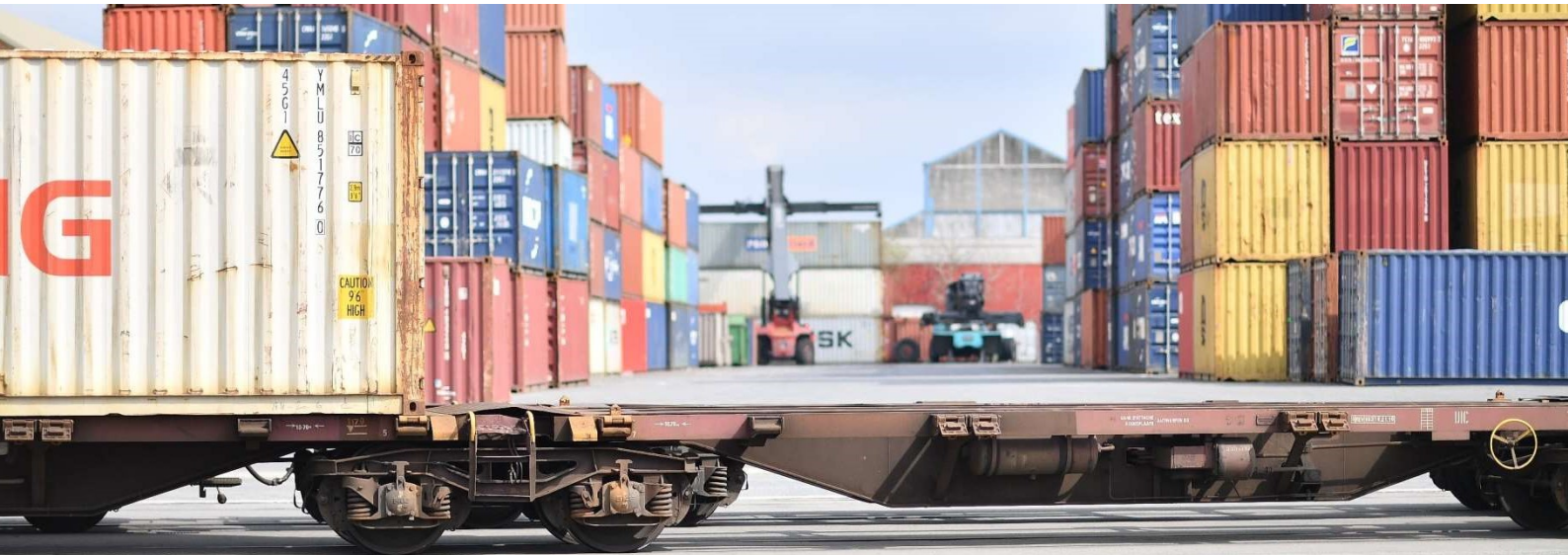
### TECHNISCHE WERKEN

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 CO<sub>2</sub> uit dan het spoorverkeer, en toch wordt nog 75 % van de goederen via de weg vervoerd. Om de CO<sub>2</sub>-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

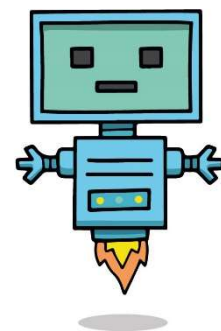
De bediening van de seinen gebeurde in de seinpost, terwijl de huidige installatie volledig computergestuurd werkt. In deze EBP-PLP-technologie is er geen enkele manuele of mechanische tussenkomst meer nodig van ons personeel. Concreet heeft de seinpost van Bergen het beheer van de nieuwe seininstallatie 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 werkingstoestand 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 spoorwegin domein 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 wegvluchten 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 spoorwegpolitie. 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

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



## 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 GESLAAGDE 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<sup>e</sup> 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 |
|---------------|---------------|-----------------|
| Antwerpen     | 44            | 17              |
| Denderleeuw   | 24            | 10              |
| Kortrijk      | 34            | 15              |
| Leuven        | 39            | 12              |
| Waasland-Gent | 10            | 5               |
| Merelbeke     | 28            | 16              |
| Brugge        | 21            | 13              |
| Antwerpen     | 31            | 17              |





## HAVEN VAN ANTWERPEN: UITZICHT OP VERDERE CAPACITEITSTOENAME

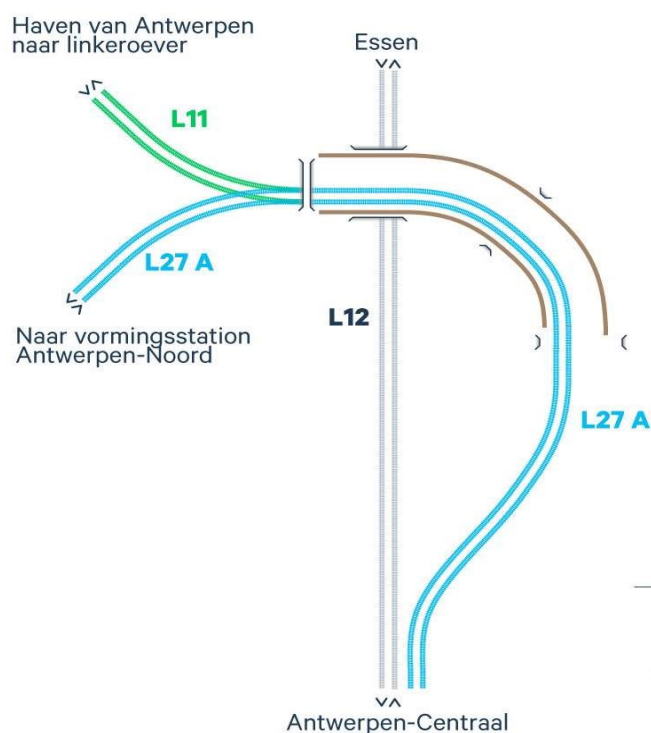
Om het goederentreinverkeer in en rond Ekeren vlotter te laten doorstromen, kondigde Infrabel aan dat het een aanvraag wil indienen bij het Vlaams Gewest om de spoorcapaciteit in de haven van Antwerpen verder te kunnen verhogen.

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"<sup>1</sup>, 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!

<sup>1</sup> 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 spoorweginnengangen, 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 waarschuwborden 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.





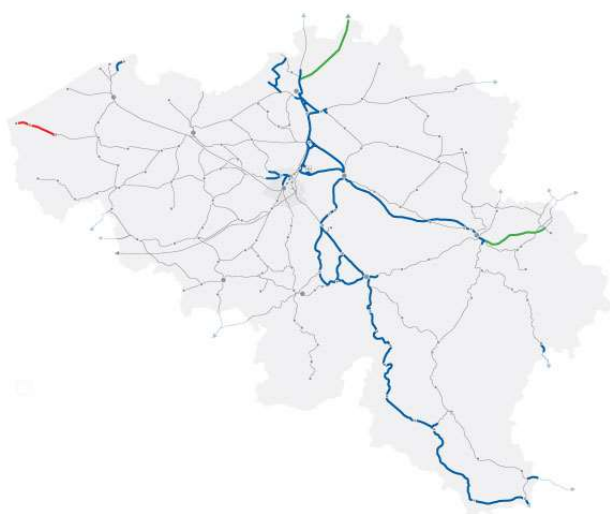
## SIMIS-W: 100 % DIGITAAL INKLINKINGSSYSTEEM VOOR ONZE SEININRICHTING

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<br>in dienst | km<br>Masterplan |             |
|---------------|-----------------|------------------|-------------|
| ETCS1 FS      | 1.453           | 2.235            | 65 %        |
| ETCS2         | 30              | 2.835            | 1 %         |
| ETCS1 LS      | 0               | 1.187            | 0 %         |
| ETCS1+2       | 142             | 142              | 100 %       |
| <b>Totaal</b> | <b>1.625</b>    | <b>6.399</b>     | <b>25 %</b> |







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 2000<sup>2</sup>-gebieden en in VEN<sup>3</sup>-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.

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

<sup>3</sup> 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 informatiecampaagne 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 Biodiversiteit<sup>4</sup>, 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.

<sup>4</sup> 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 bouwmaschinen, 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 Lallement 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 DE GROEP

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 verenigingen<sup>5</sup> en aangemelde instanties) voor het jaar 2019, uitgedrukt in effectieve<sup>6</sup> 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 gebruiksheffing<sup>7</sup> 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.

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> 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.





### 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

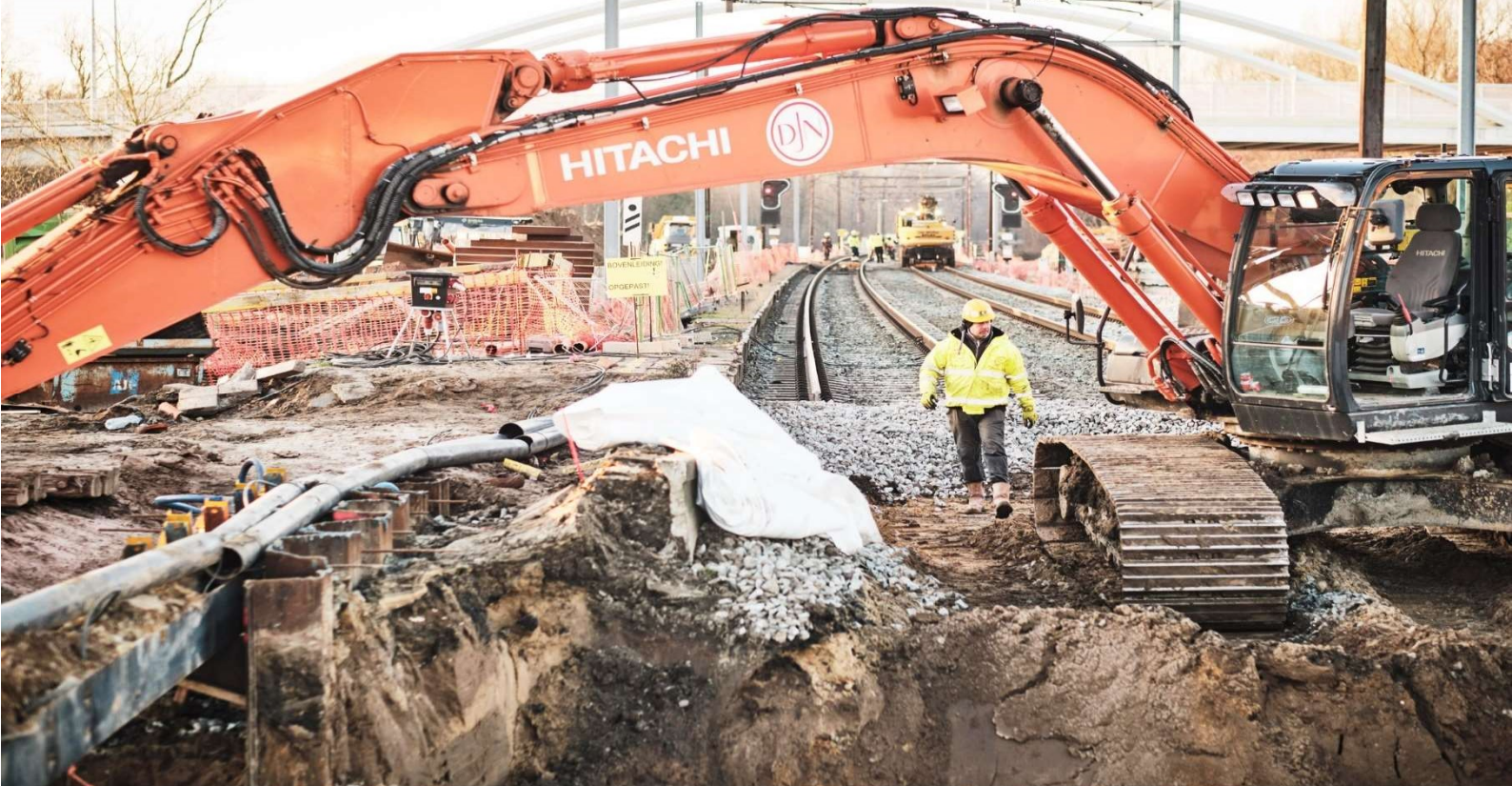
In januari 2020 werd China getroffen door een epidemie te wijten aan het COVID-19-virus. Na China bereikte de epidemie ook Europa en België. De overheid heeft, met name via de federale regering, in maart 2020 maatregelen genomen om de verspreiding van het virus onder de bevolking in te dammen. Deze noodzakelijke maatregelen zullen een aanzienlijke impact hebben op de Belgische economie en de overheidsfinanciën.

Deze impact heeft niet alleen grote gevolgen voor de samenleving maar ook voor Infrabel. Tijdens de crisis heeft de onderneming voorrang gegeven aan de essentiële werken. De precieze effecten op zowel de bedrijfsactiviteiten en de herplanning van de werken als op de financiën moeten nog nader worden onderzocht. Op het moment van het schrijven van dit jaarverslag is het onmogelijk hierop vooruit te lopen. Het is evenwel duidelijk dat deze gebeurtenis na afsluiting van het boekjaar geen wijzigingen teweegbrengt aan de bedragen in de geconsolideerde jaarrekening 2019, maar wel een impact zal hebben op de geconsolideerde jaarrekening 2020.

Bovendien werden, naarmate de situatie met betrekking tot het coronavirus verslechterde, zowel de NMBS als Infrabel geconfronteerd met een sterke stijging van de absenteïsmecijfers van hun personeel. Als gevolg daarvan waren beide bedrijven gedwongen hun aanbod te verminderen om de continuïteit van onze essentiële lijnen te garanderen en een treindienst van nationaal belang aan te bieden die overeenstemt met 56,2% van het normale treinaanbod en met ongeveer 75 % van het normaal aantal beschikbare plaatsen. Ten tijde van het schrijven van dit jaarverslag was het vrachtvervoer met 12,3 % gedaald en het internationaal verkeer met 85,8 %. Deze vermindering van de vraag naar transport, ongeacht de omvang, zal onvermijdelijk gevolgen hebben voor Infrabel en zijn financiële situatie. Zo lang de crisis veroorzaakt door het coronavirus aanhoudt, zou de overheid genoodzaakt kunnen zijn om nog andere maatregelen te treffen die ook gevolgen zouden kunnen hebben voor Infrabel.

Aangezien de Federale Staat voor 99,3% aandeelhouder is van Infrabel en de wet bepaalt dat de Federale Staat passende maatregelen moet nemen indien de inkomsten van Infrabel over een periode van maximaal 5 jaar de kosten met betrekking tot de spoorweginfrastructuur niet dekken, is de raad van bestuur van Infrabel van mening dat de COVID-19-crisis de continuïteit van Infrabel niet in het gedrang brengt en dat de toepassing van de waarderingsregels in de veronderstelling van continuïteit gerechtvaardigd blijft.





## 4. OMSTANDIGHEDEN DIE EEN BELANGRIJKE INVLOED OP DE ONTWIKKELING VAN DE ONDERNEMINGEN 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 CO<sub>2</sub>-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 uitgebaut, en op basis van het komende aanbod, de prioritair 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 waterstoffreinen 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 - Mediterrean (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 – Mediterraan 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 GROEP 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



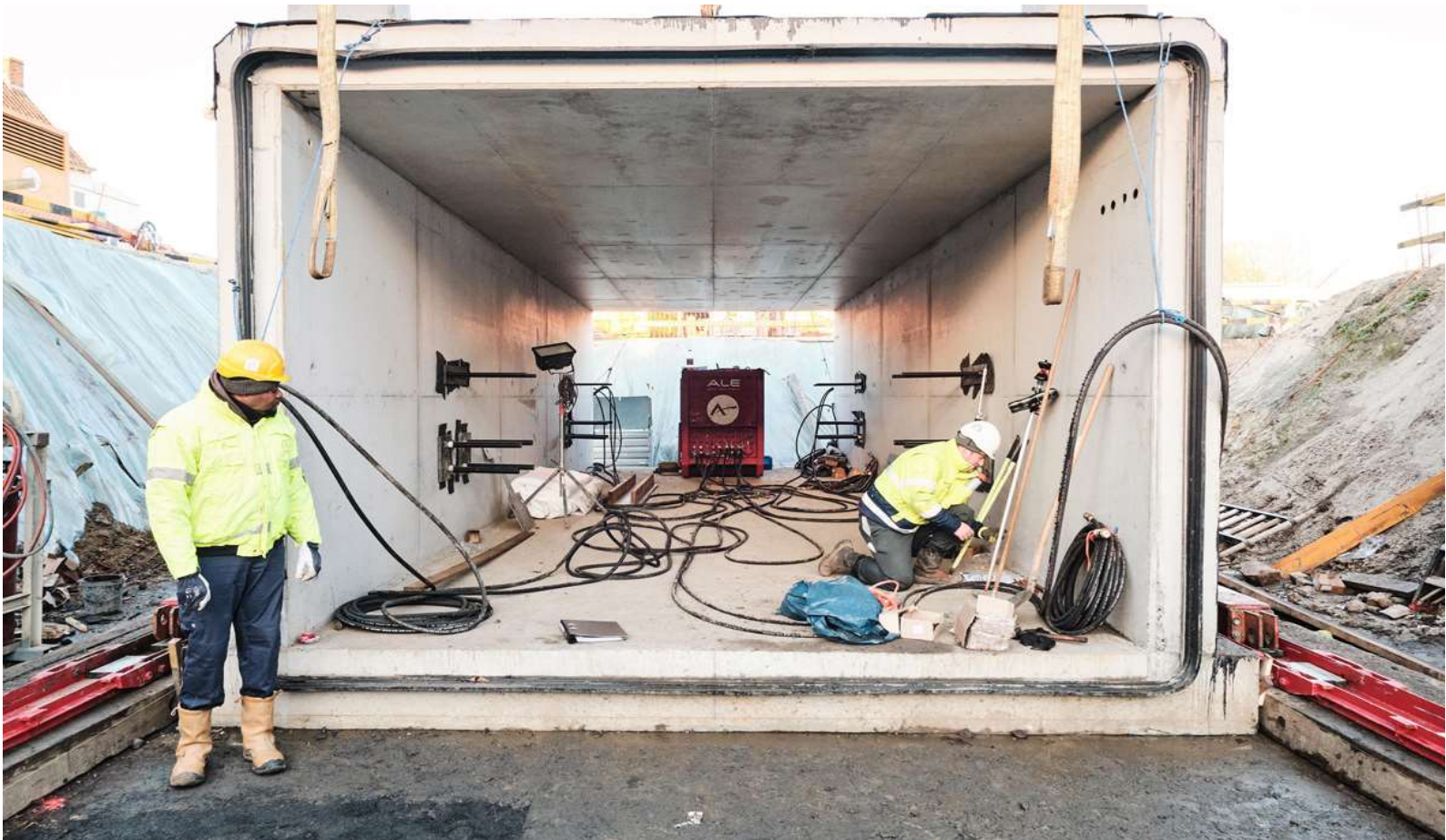
gemiddelde jaarlijkse extra behoefte aan traditionele investeringsdotaties voor de vernieuwing van de infrastructuur in de periode 2016-2020 naar verwachting 99 miljoen euro per jaar hoger liggen in de periode 2018-2022. Tussen 2018 en 2020 werden de middelen echter al beperkt in vergelijking met de 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 SA<sup>8</sup>.

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.

Infrabel bezit bovendien diverse deelnemingen in:

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



- 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.

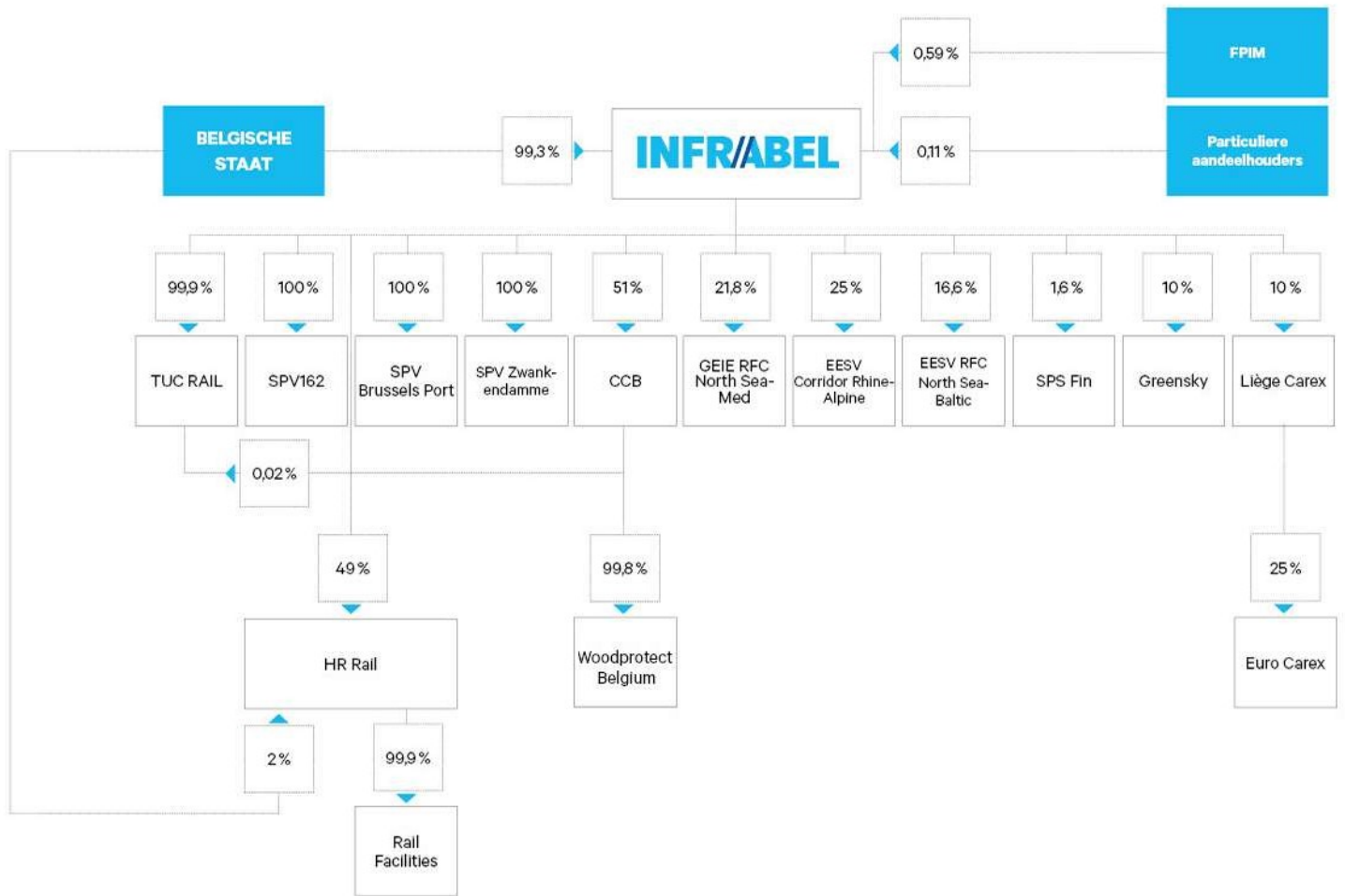
Hieronder vindt u het overzicht van de deelnemingen van Infrabel met het houderschapspercentage.

| 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. RESULTATENREKENING

|                                                                                                             | 31/12/2019               | 31/12/2018               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Omzet                                                                                                       | 1.020.364.323,92         | 1.001.755.021,75         |
| Exploitatiesubsidies                                                                                        | 101.696.360,93           | 107.878.983,40           |
| Geproduceerde vaste activa                                                                                  | 454.721.075,44           | 469.980.051,57           |
| Overige bedrijfsopbrengsten                                                                                 | 21.865.659,00            | 11.656.791,75            |
| <b>Bedrijfsopbrengsten vóór kapitaalsubsidies</b>                                                           | <b>1.598.647.419,29</b>  | <b>1.591.270.848,47</b>  |
| Aankopen handelsgoederen, grond- en hulpstoffen                                                             | -237.627.168,16          | -242.330.596,51          |
| Diensten en diverse goederen                                                                                | -1.260.353.120,96        | -1.249.817.036,81        |
| Personeelskosten                                                                                            | -56.283.609,40           | -51.736.412,87           |
| Andere bedrijfskosten                                                                                       | 19.514.606,03            | -8.507.867,30            |
| <b>Bedrijfskosten vóór afschrijvingen en bijzondere waardevermindervingsverliezen</b>                       | <b>-1.534.749.292,49</b> | <b>-1.552.391.913,49</b> |
| <b>Bedrijfsresultaat vóór kapitaalsubsidies, afschrijvingen en bijzondere waardevermindervingsverliezen</b> | <b>63.898.126,80</b>     | <b>38.878.934,98</b>     |
| Kapitaalsubsidies                                                                                           | 664.347.827,59           | 679.505.527,51           |
| Afschrijvingen en bijzondere waardevermindervingsverliezen                                                  | -695.310.857,24          | -699.882.164,02          |
| <b>Bedrijfsresultaat</b>                                                                                    | <b>32.935.097,15</b>     | <b>18.502.298,47</b>     |
| Financiële opbrengsten                                                                                      | 174.492.463,20           | 252.018.446,62           |
| Financiële kosten                                                                                           | -173.847.013,33          | -227.321.861,29          |
| Deel in het resultaat van de deelnemingen verwerkt volgens de vermogensmutatiemethode                       | 339.889,73               | 546.305,18               |
| <b>Resultaat voor belastingen</b>                                                                           | <b>33.920.436,75</b>     | <b>43.745.188,98</b>     |
| Winstbelastingen                                                                                            | -948.690,05              | -1.188.663,19            |
| <b>Resultaat van het boekjaar</b>                                                                           | <b>32.971.746,70</b>     | <b>42.556.525,79</b>     |
| Actuariële verschillen op verplichtingen na uitdiensttreding                                                | -19.618.474,92           | 1.566.016,38             |
| Aandeel in de niet-gerealiseerde resultaten van deelnemingen verwerkt volgens de vermogensmutatiemethode    | -1.682.799,98            | 51.865,96                |
| Reële waarde aanpassingen van financiële schulden voor het eigen kredietrisico                              | -25.527.708,02           | 0,00                     |
| <b>Totaal van de niet-gerealiseerde resultaten</b>                                                          | <b>-46.828.982,92</b>    | <b>1.617.882,34</b>      |
| <b>Totaal van de gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten</b>                                         | <b>-13.857.236,22</b>    | <b>44.174.408,12</b>     |
| Totaal van de gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten toe te rekenen aan:                            |                          |                          |
| Aandeelhouders van de Groep                                                                                 | -13.926.426,43           | 44.054.553,05            |
| Minderheidsbelangen                                                                                         | 69.190,22                | 119.855,07               |



## **Bedrijfsresultaat voor kapitaalsubsidies, afschrijvingen en bijzondere waardevermindering-verliezen**

Het boekjaar 2019 wordt afgesloten met een bedrijfsresultaat voor kapitaalsubsidies, afschrijvingen en bijzondere waardevermindering-verliezen van 63,9 miljoen €, tegenover 38,9 miljoen € in 2018, een stijging met 25,0 miljoen €.

Deze evolutie wordt verklaard door:

- een daling van de bedrijfskosten met 17,6 miljoen €,
- gecombineerd met een stijging van de bedrijfsopbrengsten met 7,4 miljoen €.

De daling van de bedrijfskosten met 17,6 miljoen € kan worden verklaard door de volgende elementen:

- een daling van de andere bedrijfskosten met 28,0 miljoen €,
- een daling van de aankopen handelsgoederen, grond- en hulpstoffen met 4,7 miljoen €,
- gedeeltelijk gecompenseerd door een stijging van de diensten en diverse goederen met 10,5 miljoen €,
- een stijging van de personeelskosten met 4,6 miljoen €.

Er dient opgemerkt dat de toepassing van de nieuwe IFRS 16 norm “Leaseovereenkomsten” leidt tot een daling van de diensten en diverse goederen met 12,9 miljoen €. Deze kost wordt immers vanaf 2019 geboekt onder de afschrijvingen (12,8 miljoen €) en de interestlasten (0,1 miljoen €).

De stijging van de bedrijfsopbrengsten met 7,4 miljoen € kan worden verklaard door:

- een stijging van de omzet met 18,6 miljoen €
- een stijging van de overige bedrijfsopbrengsten met 10,2 miljoen €,
- gedeeltelijk gecompenseerd door een daling van de geproduceerde vaste activa met 15,2 miljoen € en,
- een daling van de exploitatiesubsidies met 6,2 miljoen €.

## **Totaal van de gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten**

De afschrijvingen en bijzondere waardevermindering-verliezen bedroegen 695,3 miljoen €, een daling van 4,6 miljoen € ten opzichte van 2018. De inresultaatname van kapitaalsubsidies bedroegen 664,3 miljoen €, een daling van 15,2 miljoen €.

De financiële resultaten zijn positief ten belope van 0,6 miljoen € en zijn gedaald met 24,1 miljoen € ten opzichte van 2018. De financiële opbrengsten bedragen 174,5 miljoen €, waarvan





interestopbrengsten voortvloeiend uit de beleggingen voor 34,4 miljoen €, 138,2 miljoen € ten gevolge van reële waarde aanpassingen, 1,6 miljoen overige financiële opbrengsten en 0,3 miljoen € wisselkoersresultaten. De financiële lasten bedragen 173,9 miljoen €, waarvan 83,7 miljoen € eigenlijke financiële lasten voortvloeiend uit de schulden, 88,1 miljoen € reële waarde aanpassingen, 1,2 miljoen € omrekeningsverschillen op financiële schulden en 0,9 miljoen € overige financiële kosten.

Het aandeel in het resultaat van de investeringen opgenomen volgens de vermogensmutatiemethode is positief ten belope van 0,3 miljoen € (2018: 0,5 miljoen €).

De winstbelastingen bedragen 1,0 miljoen € (2018: 1,2 miljoen €).

Dit leidt tot het resultaat van het boekjaar van 33,0 miljoen € (2018: 42,6 miljoen €).

De niet-gerealiseerde resultaten, ten belope van -46,8 miljoen € (2018: 1,6 miljoen €), zijn het gevolg van de actuariële verschillen op de verplichtingen na uitdiensttreding zowel bij Infrabel als bij HR Rail en de reële waarde aanpassingen van de financiële schulden voor het eigen kredietrisico.

Het totaal van de gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten bedraagt -13,9 miljoen € voor het boekjaar 2019 ten opzichte van 44,2 miljoen € voor het boekjaar 2018.





## 2. BALANS

|                                                  | 31/12/2019               | 31/12/2018               |
|--------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Immateriële vaste activa & goodwill              | 1.469.692.001,04         | 1.476.868.462,92         |
| Materiële vaste activa                           | 18.367.275.582,42        | 18.067.109.228,12        |
| Terreinen                                        | 1.610.700.561,10         | 1.611.849.253,50         |
| Gebouwen                                         | 608.741.954,98           | 504.426.294,49           |
| Spoorwegconstructies                             | 5.377.874.910,04         | 5.331.093.084,49         |
| Spoorweginfrastructuur                           | 8.222.605.161,09         | 7.965.253.457,01         |
| Rollend spoorwegmaterieel                        | 69.237.382,90            | 77.393.346,93            |
| Diverse installaties en uitrustingen             | 579.370.564,16           | 581.300.802,20           |
| Vaste activa in aanbouw                          | 1.898.745.048,15         | 1.995.792.989,50         |
| Deelnemingen verwerkt volgens de vermogensm      | 10.867.438,52            | 12.323.048,76            |
| Overige financiële activa                        | 657.945.811,62           | 568.267.094,48           |
| Vorderingen op meer dan één jaar                 | 1.126.831.243,18         | 1.171.426.580,69         |
| Afgeleide financiële instrumenten                | 15.309.518,43            | 423.541,91               |
| Uitgestelde belastingen                          | 0,00                     | 1.576,83                 |
| <b>Vaste activa</b>                              | <b>21.647.921.595,21</b> | <b>21.296.419.533,71</b> |
| Voorraden                                        | 261.444.633,43           | 232.321.121,66           |
| Handels- en overige vorderingen                  | 410.615.105,10           | 393.806.241,67           |
| Contractactiva                                   | 29.001.711,44            | 24.750.111,77            |
| Afgeleide financiële instrumenten                | 0,00                     | 1.144.211,77             |
| Geldmiddelen en kasequivalenten                  | 122.865.484,60           | 203.028.657,70           |
| <b>Vlottende activa</b>                          | <b>823.926.934,57</b>    | <b>855.050.344,57</b>    |
| <b>Activa bestemd voor verkoop</b>               | <b>0,00</b>              | <b>0,00</b>              |
| <b>Totaal actief</b>                             | <b>22.471.848.529,78</b> | <b>22.151.469.878,28</b> |
| Kapitaal                                         | 982.580.391,67           | 982.580.391,67           |
| Uitgiftepremies                                  | 299.317.752,80           | 299.317.752,80           |
| Geconsolideerde reserves                         | 48.223.338,06            | 63.364.959,39            |
| <b>Eigen vermogen van de groep</b>               | <b>1.330.121.482,53</b>  | <b>1.345.263.103,86</b>  |
| Minderheidsbelangen                              | 3.824.555,77             | 3.755.363,70             |
| <b>Totaal eigen vermogen</b>                     | <b>1.333.946.038,30</b>  | <b>1.349.018.467,56</b>  |
| Schulden uit personeelsbeloningen                | 194.609.533,06           | 174.627.532,26           |
| Voorzieningen                                    | 29.850.586,86            | 38.167.971,61            |
| Financiële schulden                              | 2.878.448.101,20         | 2.589.191.612,72         |
| Afgeleide financiële instrumenten                | 158.549.775,01           | 158.921.434,89           |
| Uitgestelde belastingen                          | 0,00                     | 0,00                     |
| Overige schulden                                 | 498.291.335,85           | 550.860.194,89           |
| Contractverplichtingen                           | 14.189.415,78            | 12.053.327,45            |
| Kapitaalsubsidies                                | 15.609.288.829,58        | 15.317.797.807,46        |
| <b>Langlopende verplichtingen</b>                | <b>19.383.227.577,34</b> | <b>18.841.619.881,28</b> |
| Schulden uit personeelsbeloningen                | 69.477.494,60            | 78.422.847,08            |
| Voorzieningen                                    | 51.174.514,63            | 63.027.398,50            |
| Financiële schulden                              | 244.767.165,56           | 340.068.900,41           |
| Afgeleide financiële instrumenten                | 759.289,07               | 9.521.161,94             |
| Handelsschulden                                  | 543.334.589,36           | 578.410.002,02           |
| Belastingen en andere taken                      | 3.448.650,83             | 15.184.217,28            |
| Sociale schulden                                 | 10.941.368,80            | 10.007.377,48            |
| Overige schulden                                 | 155.939.332,68           | 176.509.291,46           |
| Contractverplichtingen                           | 16.300.588,04            | 15.868.779,58            |
| Kapitaalsubsidies                                | 658.531.920,57           | 673.811.553,69           |
| <b>Kortlopende verplichtingen</b>                | <b>1.754.674.914,14</b>  | <b>1.960.831.529,44</b>  |
| <b>Schulden mbt activa aangehouden voor verk</b> | <b>0,00</b>              | <b>0,00</b>              |
| <b>Totaal eigen vermogen en passiva</b>          | <b>22.471.848.529,78</b> | <b>22.151.469.878,28</b> |







Het geconsolideerde balanstotaal van de Groep op 31.12.2019 bedraagt 22.471,8 miljoen €, een stijging van 320,4 miljoen € tegenover vorig jaar.

De balansstructuur blijft gekenmerkt door een belangrijk deel vaste activa (21.647,9 miljoen €). Dit zijn voornamelijk materiële vaste activa (18.367,3 miljoen €), maar ook immateriële vaste activa en goodwill (1.469,7 miljoen €), waaronder het exploitatierecht (1.153,9 miljoen €), vorderingen op lange termijn (1.126,8 miljoen €), overige financiële activa (657,9 miljoen €), afgeleide financiële instrumenten (15,3 miljoen €) en deelnemingen verwerkt volgens de vermogensmutatiemethode (10,9 miljoen €).

De stijging van de materiële vaste activa met 300,2 miljoen € is toe te schrijven aan de gerealiseerde investeringen in 2019 en aan het erkennen van recht-op-gebruik activa door de toepassing van de nieuwe IFRS 16 norm "Leaseovereenkomsten".

De stijging van de overige financiële activa met 89,7 miljoen € is het gevolg een stijging in de reële waarde aanpassingen op de overige financiële activa.

De rest van de activa wordt gevormd door de vlottende activa (823,9 miljoen €) die voor 410,6 miljoen € bestaan uit vorderingen, voor 261,4 miljoen € uit voorraden, voor 122,9 miljoen € uit geldmiddelen en kasequivalenten en voor 29,0 miljoen € uit contractactiva.

Het passief wordt gevormd door 1.333,9 miljoen € eigen vermogen, waarvan 3,8 miljoen € aan minderheidsbelangen, en voorts 19.383,0 miljoen € aan langlopende verplichtingen en voor 1.754,9 miljoen € aan kortlopende verplichtingen.

De langlopende en kortlopende verplichtingen bestaan uit kapitaalsubsidies voor 16.267,8 miljoen €, financiële schulden met inbegrip van de afgeleide financiële instrumenten voor 3.282,5 miljoen €, voorzieningen en schulden uit personeelsbeloningen voor 345,1 miljoen € en de andere schulden, zoals handelsschulden, sociale schulden, belastingen, overige schulden en contractverplichtingen, voor een totaal van 1.242,5 miljoen €.

De stijging van de financiële schulden met inbegrip van de afgeleide financiële instrumenten met 184,8 miljoen € is het gevolg van een stijging van de reële waarde aanpassingen op deze schulden en een stijging van de leasingschulden door de toepassing van de nieuwe IFRS 16 norm "Leaseovereenkomsten".

Opgemaakt te Brussel op 21 april 2020

De voorzitter van de raad van bestuur

Waarnemend gedelegeerd bestuurder



# CORPORATE GOVERNANCE

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

