



Jaarverslag aan de aandeelhouders 2024



**JAARVERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR AAN DE ALGEMENE VERGADERING VAN
AANDEELHOUDERS VAN 21 MEI 2025**

Dit jaarverslag is opgesteld overeenkomstig de artikels 3:5, 3:6, 3:65, 7:96, 7:203 en 7:220 van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen en artikel 27 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Het verslag bevat ook het remuneratieverslag dat is opgesteld overeenkomstig artikel 17, § 4 van voornoemde wet. Overeenkomstig de wettelijke en statutaire voorschriften heeft de raad van bestuur de eer u verslag uit te brengen over de toestand en de resultaten van de onderneming met betrekking tot het boekjaar 2024.

INHOUDSTAFEL

EDITORIAAL	5
REALISATIES	6
1. Onze Shift-strategie	7
2. Onze prioriteiten staan centraal in de markante gebeurtenissen	12
3. Kerncijfers	35
4. Belangrijke gebeurtenissen na de afsluiting van het boekjaar	39
5. Omstandigheden die een belangrijke invloed op de ontwikkeling van de onderneming kunnen hebben	40
6. Risico's waaraan de onderneming is blootgesteld	43
7. Innovatie	44
8. Dochterondernemingen	45
Financiële gegevens	49
1. Wijzigingen in de voorstelling van de jaarrekening en de waarderingsregels	50
2. Resultatenrekening	51
3. Balans	55
4. Bestemming van het resultaat	58
6. Risico's en onzekerheden in verband met het gebruik van financiële instrumenten ..	59
7. Bijkomende aan de commissarissen toevertrouwde opdrachten	61
CORPORATE GOVERNANCE	62
1. Raad van bestuur	63
2. Auditcomité	67
3. Benoemings- en bezoldigingscomité	70
4. Directiecomité	71
5. Controle	73
6. Mandaten in de dochterondernemingen en vennootschappen met deelneming	75
REMUNERATIE-VERSLAG	78



EDITORIAAL

2024, een belangrijk jaar voor de Belgische spoorwegen

Het jaar 2024 betekent een belangrijke nieuwe wending voor Infrabel met de goedkeuring van onze nieuwe bedrijfsstrategie “5hift” die onze toekomstvisie belichaamt en onze wil toont om de komende 8 jaar bij te dragen aan de ontwikkeling van ons land. Als Belgische spoorinfrastructuurbeheerder bevordert Infrabel een duurzamere mobiliteit en ondersteunt het de modal shift naar het spoor. Maar onze bijdrage reikt ook verder: we spelen namelijk ook een belangrijke rol in het stimuleren van de Belgische economie, de energietransitie, de bescherming van het leefmilieu en van het welzijn en de welvaart van onze bevolking.

Die rol zien we, ten dienste van ons land, voor ons weggelegd en willen we ten volle vervullen. Deze 5 grote uitdagingen staan dan ook centraal in “5hift”, net als onze 6 hoofdprioriteiten (Safety First, zorgen voor betrouwbaarheid om de stiptheid te verbeteren, het potentieel van het spoornet verhogen, onze middelen efficiënt inzetten, de milieu- en maatschappelijke impact bevorderen, en samenwerking en partnerships bevorderen) en onze 4 waarden: zorgzaamheid, betrouwbaarheid, positiviteit en moed. De opbouw van dit jaarverslag weerspiegelt dan ook onze nieuwe strategie.

In 2024 is de stiptheid van het treinverkeer verbeterd. Dat succes is te danken aan een aantal maatregelen die werden genomen om het veiligheidsniveau en het stipheidscijfer te verhogen. Daarmee tonen Infrabel en NMBS dat ze er alles aan doen om een betrouwbare en kwaliteitsvolle dienstverlening te bieden. Ondanks een vergelijkbaar aantal incidenten met vorig jaar, is de impact van deze incidenten op het treinverkeer aanzienlijk verminderd, met minder vertragsminuten tot gevolg. Zonder onze vele gezamenlijke inspanningen hadden we dit resultaat nooit kunnen bereiken. Elke genomen maatregel, van beter incidentbeheer tot grotere waakzaamheid van ons personeel, heeft immers mee bijgedragen aan de robuustheid van ons spoornet.

Ons engagement op het gebied van veiligheid werd ook aangetoond door de ontwikkeling van concrete acties om de veiligheid aan overwegen te verbeteren en het aantal spoorlopers te verminderen. Daarnaast werd het ETCS-systeem op meer dan 1.000 km spoor geïnstalleerd, wat het totaal aantal uitgeruste sporen op 79% brengt. Infrabel won dit jaar ook de RailTech Innovation Award voor zijn noodremmingssysteem Mobile Balise Stop, dat zorgt voor meer veiligheid op onze spoorwerven.

De strategische visie en ons streven naar innovatie in 2024 zullen ons leiden naar een toekomst waarin veiligheid, stiptheid, duurzaamheid en innovatie samenkomen om de gebruikerservaring van wie met het spoor reist te verbeteren. Ik wil alle medewerkers van Infrabel bedanken voor hun onverdroten inzet en ik ben ervan overtuigd dat we, door op dit elan verder te gaan, vooruitgang zullen blijven boeken, zullen blijven innoveren en de toekomst van het spoor in België vorm zullen blijven geven.



Benoît Gilson

Gedelegeerd bestuurder

REALISATIES



1. ONZE 5HIFT-STRATEGIE

Het strategische plan Go liep van 2020 tot 2024 en is nu dus afgelopen. De opvolger, de 5HIFT-strategie, kreeg in april groen licht van de Raad van Bestuur en zorgde voor een frisse wind. Voortbouwend op de efficiënte industriële basis en de operationele best practices die Infrabel in voorgaande strategische plannen had ontwikkeld, opent 5HIFT nieuwe mogelijkheden voor een grotere maatschappelijke impact. Infrabel speelt namelijk niet alleen een cruciale rol in het structureren van het mobiliteitslandschap, maar draagt ook bij aan het aanpakken van diverse uitdagingen in onze samenleving: van klimaatverandering en milieu, tot de nationale economie, de overgang naar duurzame energie, en het welzijn van elke burger.

a. Onze 5 Shifts

Deze vijf maatschappelijke verschuivingen vormen de Belgian shift - Mobiliteit, Milieu, Economie, Energie en Samenleving – en staan centraal in Infrabels nieuwe strategie. Ze vormen de drijvende kracht en het navigatiepunt voor besluitvorming en verenigen de medewerkers rond een inspirerende missie met impact.

1. Mobiliteit



Wij stimuleren een ambitieuze modal shift en ondersteunen het spoorvervoer als een cruciaal mobiliteitsalternatief voor goederen en personen. Met een veilig, betrouwbaar en veerkrachtig spoornet dragen we actief bij tot een mobiliteit die is ontworpen voor de lange termijn.

2. Milieu



De trein is en blijft één van de meest duurzame transportmodi. Door onze uitstoot van broeikasgassen en fijnstof te verminderen, helpen we de impact van het transport op het milieu te beperken. We bouwen ook duurzame praktijken in in onze activiteiten, zoals het gebruiken van minder pesticiden en het bevorderen van de circulaire economie en biodiversiteit.

3. Economie



Infrabel is een belangrijke partner voor de Belgische economie. Onze investeringen en activiteiten creëren directe en indirecte banen en dragen bij tot het BBP, terwijl ze de nationale logistiek versterken door bedrijven en strategische platformen met elkaar te verbinden.

4. Energie



Infrabel fungeert als een centrale inkooporganisatie voor tractie-elektriciteit voor het spoor en is daardoor een belangrijke speler in de energiemarkt. Door onze focus te verleggen naar (lokale) productie van hernieuwbare energie, bevorderen we de overgang naar een duurzamere en onafhankelijker toekomst. Daarnaast maakt onze nationale laag- en middenspanningsinfrastructuur ons een waardevolle partner voor de Belgische energiebedrijven.

5. Samenleving



Als overheidsbedrijf is Infrabel stevig verankerd in de samenleving. We zetten ons in om het welzijn van elke burger te bevorderen door diversiteit en inclusie te omarmen. Als een van de grootste werkgevers van het land bieden we kansen aan iedereen, ongeacht hun

achtergrond, en stellen we al onze medewerkers in staat om zichzelf bij te scholen en vooruit te komen. Bovendien is het spoor een fundamenteel inclusief vervoermiddel dat toegankelijk is voor iedereen.

Via deze 5 shifts zet Infrabel zich volop in om te bouwen aan een meer duurzame, solidaire en welvarende toekomst voor België.



Grote bedrijven die aangesloten zijn op het spoornet: dit zijn de productielocaties van grote staal-, chemische en voedingsbedrijven, steengroeven, assemblagefabrieken of locaties van importeurs in de automobielsector, bosbouwbedrijven, enz. verspreid over het land en met een directe aansluiting op het spoornet.

b. Strategische prioriteiten en katalysatoren

Om onze visie op de Belgian shift te implementeren, hebben we zes duidelijke strategische prioriteiten gedefinieerd die onze inspanningen en belangrijkste beslissingen sturen.

ONZE PRIORITEITEN



‘SAFETY FIRST’: Veiligheid blijft onze allergrootste prioriteit. Dit dekt het treinverkeer, de veiligheid en het welzijn van het personeel, de onderaannemers en derden die in contact komen met onze activiteiten, en de beveiliging van onze infrastructuur, materialen en informatie.



‘ZORGEN VOOR BETROUWBAARHEID OM DE STIPTHEID TE VERBETEREN’: Stiptheid vereist betrouwbaarheid. Daarom werken we aan het systematisch versterken van de robuustheid van ons spoornet, zowel op vlak van onze infrastructuur als wat de exploitatie ervan betreft.



‘HET POTENTIEEL VAN HET SPOORNET VERGROTEN’: Een modal shift leidt tot meer vraag naar rijpaden, terwijl sommige netwerksegmenten al aan hun limiet zitten. We moeten het netwerk optimaliseren voor de mobiliteitsbehoeften van morgen en denken aan multimodale integratie.



‘ONZE MIDDELEN OP EEN EFFICIËNTE MANIER INZETTEN’: Infrabel werkt met overheidsmiddelen. Wij wijzen onze middelen dan ook zorgvuldig toe om hun toegevoegde waarde te maximaliseren. Daarbij stellen we duidelijke budgettaire prioriteiten die gericht zijn op onze kernactiviteiten.



‘DE MILIEU- EN MAATSCHAPPELIJKE IMPACT BEVORDEREN’: We versterken de duurzame voordelen van het spoor met initiatieven die milieu, diversiteit, inclusie, ethiek en integriteit ten goede komen.



‘SAMENWERKING EN PARTNERSHIPS BEVORDEREN’: We onderhouden proactieve relaties met klanten, leveranciers en partners om samen innovatieve en duurzame oplossingen te creëren.

ONZE KATALYSOREN

Om deze prioriteiten te ondersteunen, steunen we op vier strategische katalysatoren. Dit zijn competentie- en contextgebieden die op zichzelf geen doel zijn, maar die door Infrabel als essentieel worden beschouwd om te bevorderen, zodat de prioriteiten effectiever en sneller bereikt kunnen worden :



‘Digitale en datavaardigheden’:

Databeheer staat centraal in onze strategie. We garanderen steeds de beveiliging, kwaliteit, betrouwbaarheid en toegankelijkheid van onze gegevens, zodat we betere beslissingen kunnen nemen en relevante informatie makkelijker kunnen delen met onze medewerkers, klanten en partners.



‘Ecosysteem voor innovatie’:

We creëren een inspirerend ecosysteem dat ondernemen en innoveren stimuleert en ondersteund wordt door sterke waarden, een duidelijk proces en een van nabij opgevolgde en beheerde innovatieportfolio.



‘Positieve en betrokken werknemers’:

Onze medewerkers vormen de sleutel tot ons succes. Door hun werkervaring te verbeteren, hun persoonlijke groei te stimuleren en hun bijdragen expliciet te waarderen, zorgen we voor een positieve en motiverende omgeving.



‘Een organisatie met stabiele processen en een transparant bestuur’:

Een stabiel kader, gebaseerd op duidelijke verantwoordelijkheden, zorgt ervoor dat we veranderingen effectief aanpakken en onze doelen bereiken, zelfs in een snel veranderende omgeving.

Door deze katalysatoren in te zetten in functie van onze prioriteiten, kunnen we essentiële hefboomen ontwikkelen om onze opdracht te bereiken.

c. Onze waarden

Om onze strategie te ondersteunen en onze bedrijfscultuur vorm te geven, hebben we een solide basis nodig: onze waarden.

De vier waarden van Infrabel fungeren als belangrijke bakens die het gedrag, de houding en de beslissingen van elk van onze medewerkers dagelijks sturen.



Zorgzaam:

Zorgzaam zijn betekent handelen met emotionele intelligentie, zowel in onze relaties, in onze beslissingen als tijdens onze acties. Dat wil zeggen dat we verschillen waarderen en met wederzijds respect zorg dragen voor personen, middelen en milieu.



Betrouwbaarheid:

Betrouwbaar zijn wil zeggen dat we afspraken nakomen, authentiek zijn en een voorbeeld zijn voor anderen. Het betekent ook dat we steeds het gezamenlijke doel voor ogen houden en onze acties afstemmen op de prioriteiten van het bedrijf.



Positiviteit:

Positief zijn betekent altijd de beste oplossingen zoeken en tegelijkertijd de uitdagingen erkennen. Het betekent ook willen leren, groeien en samenwerken. We hebben vertrouwen in anderen en zijn enthousiast om vooruitgang te boeken.



Moed:

Moed hebben betekent transparante keuzes maken in het belang van onze klanten en de samenleving. Het betekent uit onze comfortzone durven treden, dingen in vraag durven stellen en verantwoordelijkheid nemen voor de gevolgen van onze beslissingen.

Deze waarden vormen de basis van ons gezamenlijk engagement om onze strategische ambities te realiseren en onze impact op de samenleving te versterken.

“5hift Culture”, onze nieuwe bedrijfscultuur

Om ervoor te zorgen dat deze 4 waarden in ons bedrijf leven, stelde Infrabel in 2024 de nieuwe bedrijfscultuur “5hift Culture” voor.

Om onze 5shift-strategie, die het traject van de onderneming uitstippelt, haar missie en prioriteiten scherp stelt en haar taken en beslissingen stuurt, optimaal te ondersteunen, is er nood aan een gemeenschappelijke bedrijfscultuur die alle medewerkers met elkaar delen.

Daarom heeft Infrabel “5shift Culture” ontwikkeld om de medewerkers van Infrabel te begeleiden met het gedrag dat op het werk van hen verwacht wordt en met de waarden die ze binnen de onderneming en in de contacten met hun partners en klanten horen na te leven. Daarbij is het de ambitie om de cultuur te laten evolueren naar 8 sleutelgedragingen die samenwerking, respect en het stimuleren van verandering aanmoedigen.

d. Van strategie naar implementatie : hoe 5SHIFT vorm geeft aan onze bedrijfsstandpunten

In een periode van voortdurende verandering is het essentieel dat een langetermijnbedrijfsplan zich kan aanpassen en meebewegen met nieuwe ontwikkelingen. Onze strategie biedt daarom een flexibele koers binnen vastgestelde richtlijnen. Hoewel onze prioriteiten meestal dezelfde kant op wijzen, vereisen ze soms moeilijke keuzes. We streven naar een pragmatische balans tussen veiligheid, betrouwbaarheid, capaciteit, efficiëntie, duurzaamheid en samenwerking. De 5shift strategie helpt ons een standpunt in te nemen over strategische dilemma's, zoals het al dan niet vooroplopen met nieuwe, duurdere maar milieuvriendelijkere technologieën of kostenbesparing. Een grondige analyse van elke strategische vraag, waarbij deze tegen het licht van de verschillende prioriteiten wordt gehouden, zorgt ervoor dat Infrabel consistent blijft en met één stem spreekt.

Meer informatie

Het volledige document met de 5shift-strategie van Infrabel is beschikbaar op de website via de volgende link: **Infrabel | 5shift-strategie**

2. ONZE PRIORITEITEN STAAN CENTRAAL IN DE MARKANTE GEBEURTENISSEN

Dit hoofdstuk van het jaarverslag geeft een chronologisch overzicht van de markante gebeurtenissen van 2024 en koppelt ze aan de strategische prioriteiten van Infrabel die werden vastgelegd in de Shift-strategie.



Onze Shifts





1 JANUARI

TRIEERHEUVEL VAN ANTWERPEN OPENGESTELD VOOR SPOORWEGONDERNEMINGEN



In 2023 werd beslist om een neutrale exploitatie van de trierheuve in Antwerpen mogelijk te maken. Deze beslissing was het resultaat van de samenwerking tussen Port of Antwerp-Bruges (PoAB), Railport Antwerp, Lineas en Infrabel. Sinds januari 2024 zijn deze strategische installaties in het grootste goederenstation van het land beschikbaar voor alle spoorwegondernemingen, waaronder SNCF Fret, DB Cargo en Railtraxx.



1 JANUARI

EEN NIEUWE DIRECTIE VOOR EEN GEÏNTEGREERD EN ROBUUST TOELEVERINGSPROCES

In juli 2023 werden alle teams van Infrabel die zich bezighouden met aankopen en toelevering samengebracht in de nieuwe directie Procurement, Production, Supply Chain & Energy Management (PPSC).

De directie werd officieel boven het doopvont gehouden in januari 2024 en biedt nu geïntegreerde diensten die optimaal voldoen aan de behoeften van de onderneming.

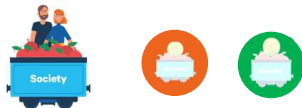
PPSC wordt zo de drijvende kracht achter een betrouwbare en veerkrachtige toeleveringsketen. Dankzij de ontwikkeling van interne en externe strategische partnerships zal Infrabel kunnen bijdragen aan een competitief, duurzaam en innovatief spoorwegecosysteem.



3 JANUARI

INFRABEL, TOP EMPLOYER!

Voor het tweede jaar op rij werd Infrabel uitgeroepen tot 'Top Employer'. Dit label zet de aanhoudende inspanningen van de onderneming in belangrijke gebieden zoals strategie, werkomgeving, rekruteringsprocessen, opleiding, ontwikkeling, welzijn, diversiteit en inclusie in de kijker.



15 JANUARI

SENSIBILISERING ROND SPOORVEILIGHEID VOOR DOVEN EN SLECHTHORENDEN



Veiligheid op en rond de sporen is een prioriteit voor Infrabel. Na het drama in Solre-sur-Sambre, waar de 18-jarige Lucas het belsignaal dat aan een overweg weerklinkt als er een trein aankomt, niet hoorde, lanceerde Infrabel een sensibiliseringscampagne voor doven en slechthorenden. Via een educatief programma dat werd ontwikkeld in samenwerking met een aantal gespecialiseerde organisaties en Lucas' moeder, maken jongeren op een ludieke manier kennis met onze spoorinfrastructuur.



23 JANUARI

VERPLICHTE CERTIFICERING OM OP ONZE SPOREN TE MOGEN WERKEN

Veiligheid zit in het DNA van Infrabel. Naast de exploitatieveiligheid nemen we ook initiatieven om de veiligheid van de teams die op de sporen werken, zowel onze eigen medewerkers als die van onze onderaannemers, te verbeteren. In 2022 lanceerden we voor hen 'Safety Rocks', een evenement in samenwerking met de Unie van Aannemers van Spoorwegwerken (UASW) waaraan ook NSA Rail Belgium en de FOD Mobiliteit & Vervoer deelnemen. Voor de editie van 2024 werd de balans opgemaakt van een aantal verwezenlijkingen, zoals de verplichte certificering die begin 2024 werd ingevoerd, de invoering van een platform voor communicatie over veiligheid of nog de beoordeling van aannemers die zo veilig mogelijk werken.

Er was ook een debat met de deelnemers over hoe het nog beter kan.



Veiligheid is meer dan alleen maar ongevallencijfers en -statistieken. Het is net zo belangrijk om een veiligheidscultuur tot stand te brengen om het bewustzijn binnen onze eigen organisatie en bij onze onderaannemers te vergroten. Daarom reiken we elk jaar de Safety Rocks Awards uit, zowel aan de voornaamste verantwoordelijken binnen de onderneming als aan enkele van onze onderaannemers die tot voorbeeld kunnen strekken.



7 FEBRUARI

DE HOGESNELHEIDSLIJN LEUVEN-LUIK DRAAIT BINNENKORT OP ZONNE-ENERGIE

Zonne-energie die rechtstreeks voor de aandrijving van de treinen zorg... een niet onbelangrijke primeur! Het zonnepanelenpark van Avernas op een terrein naast de hogesnelheidslijn Leuven-Luik (L2) zou binnen een jaar in gebruik moeten zijn. Het park zal meer dan 3.800 panelen tellen en zal genoeg energie produceren om elke week bijna 500 binnenlandse en internationale treinen van stroom te voorzien. Met dit project wil Infrabel, met de steun van spoorwegondernemingen, groene energie inzetten om het spoor nog verder te verduurzamen.



Gemiddeld rijden er elke week meer dan 350 binnenlandse treinen en 120 hogesnelheidstreinen tussen België en Duitsland over deze lijn. Een ander voordeel van dit perceel van bijna 3 hectare is de nabijheid van het tractieonderstation van Avernas, een technische installatie van Infrabel die de energie van de hoogspanningspost van Elia transformeert om de hele spooras te voeden.

Avernas is de tweede site in zijn soort die Infrabel in gebruik neemt na het zonnepanelenpark Peerdsbos, dat sinds 2011 de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en de Nederlandse grens van stroom voorziet. Het gaat om een investering van ongeveer 2 miljoen euro, waarvan bijna 90% gefinancierd wordt door een specifieke subsidie van de federale overheid voor energietransitieprogramma's.



15 APRIL

INFRABEL INVESTEERT IN BAANBREKENDE BELGISCHE TECHNOLOGIE

Infrabel en Alstom hebben een contract van 80 miljoen euro getekend voor de levering van ongeveer 10.000 ultramoderne treindetectiesystemen. Deze spoorsensoren zijn essentieel voor een veilig en vlot beheer van het treinverkeer. Deze in België (Charleroi) ontwikkelde 'JADE 3'-spoorstroomkringen (SSK's) zijn de nieuwste die worden gebruikt voor treindetectie. Onder meer dankzij deze sensoren kan het seinhuispersoneel in alle veiligheid het treinverkeer op afstand regelen.

Deze spoorstroomkringen kunnen een grote impact hebben op de stiptheid. Hun performantie is dus zeer belangrijk voor de regelmatigheid van het treinverkeer. De JADE 3 is een SSK van de nieuwste generatie en biedt een aantal voordelen ten opzichte van eerdere versies. Hij is minder storingsgevoelig dan zijn voorgangers en heeft ook een diagnosefunctie die het mogelijk maakt dat hij op afstand gemonitord wordt.





19 APRIL

DE AANLEG VAN HET DERDE EN VIERDE SPOOR TUSSEN GENT EN BRUGGE VORDERT GESTAAG



Op de spoorweglijn van Gent naar de kust – de drukste spoorlijn van België – rijden dagelijks 250 treinen. Om te anticiperen op de verwachte groei van het treinverkeer de komende jaren, werkt Infrabel sinds 2007 aan de aanleg van een derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge. De twee bestaande sporen worden ook vernieuwd. De werken vorderen in fasen en sinds april 2024 is er een derde spoor in dienst tussen Bellem en Oostkamp. Eind 2029 zullen de vier sporen tussen Gent en Brugge volledig klaar zijn.



16 MEI

NIEUW ACTIEPLAN VOOR VEILIGER EN STIPTER TREINVERKEER

Spoorlopers en incidenten aan overwegen vormen een groot risico op ernstige ongevallen en veroorzaken gemiddeld meer dan 12 uur vertraging per dag. Infrabel heeft daarom een nationaal actieplan gelanceerd dat zich toespitst op sensibilisering, preventie en handhaving van de regels. Het plan omvat een betere beveiliging van de infrastructuur, voorlichtingscampagnes en samenwerking met de politie voor gerichte controles. Het doel van al deze maatregelen is om de stiptheid te verbeteren en de veiligheid op de sporen te garanderen.





23 MEI

INFRABEL WERKT SAMEN MET THALES VOOR GEAVANCEERDE CYBERBEVEILIGING



Infrabel heeft een vijfjarig contract ter waarde van 20 miljoen euro ondertekend met Thales om de cyberbeveiliging van het Belgische spoornet te versterken. Dit initiatief past in het kader van de Europese NIS2-richtlijn, die tot doel heeft het cyberbeveiligingsniveau binnen de Europese Unie te harmoniseren en te versterken. Infrabel blijft ook investeren in IT-talenten en werft 100 extra specialisten aan om onder andere de digitale beveiliging te garanderen.



7 JUNI

DE SPOORINFRASTRUCTUUR VERSTERKEN OM DE GEVOLGEN VAN DE KLIMAATVERANDERING OP TE VANGEN

Overstromingen en extreme weersomstandigheden brengen regelmatig schade toe aan spoorwegen. Infrabel implementeert uitgebreide maatregelen om het Belgische spoorwegnet beter te beschermen tegen de toenemende gevolgen van de klimaatverandering, zoals dit jaar op de lijn tussen Wezet en Eijsden (Nederland).

Preventieve maatregelen omvatten onder meer het verhogen van de spoorwegbeddingen, efficiëntere afwateringssystemen en een betere beveiliging van elektronische apparatuur.

Naast preventieve infrastructuurwerken zet Infrabel in op duurzame oplossingen door te investeren in energie-efficiëntie, groene energie en een koolstofneutraal spoornet.





12 JUNI

INFRABEL VOERT EERSTE PRESTATIEDIALOOG VAN ZIJN PERFORMANTIECONTRACT 2023-2032

Het performantiecontract van Infrabel voor 2023-2032 introduceert een systeem van continue verbetering met prestatie-indicatoren en remediëringsplannen om de overheid een duidelijk zicht te geven op de prestatie van de infrastructuurbeheerder. De prestatie-indicatoren bepalen de bonus- en remediërendrempels voor de doelstellingen die Infrabel moet bereiken. In 2023 en 2024 heeft de FOD Mobiliteit de prestatie van Infrabel en de NMBS geëvalueerd tijdens een jaarlijkse vergadering die de 'prestatiedialoog' wordt genoemd. De gesprekken gingen onder meer over de nodige verbeteringen indien de doelstellingen niet worden gehaald.



13 AUGUSTUS

RENOVATIE VAN DE HOGESNELHEIDSLIJN BRUSSEL-FRANKRIJK



In 2009 voltooide Infrabel het hogesnelheidsnetwerk in België, met verbindingen naar Frankrijk, Nederland en Duitsland. Hogesnelheidslijn 1 (HSL1) werd in 1997 als eerste in gebruik genomen en zal vanaf 2024 in fasen worden vernieuwd.

De HSL1 verbindt Brussel met Parijs en Londen en elke dag maken een honderdtal treinen gebruik van deze infrastructuur.

Om deze veelgebruikte spoorinfrastructuur te vernieuwen, werd besloten om de werken te concentreren tijdens een beperkt aantal weken tijdens de zomermaanden en dat gedurende tien jaar. Tijdens deze onderbrekingen van de lijn zal het verkeer worden omgeleid via het klassieke spoorwegnet, met beperkte verlengingen van de reistijden tot gevolg. Dankzij deze methode zal HSL1 tegen 2035 volledig vernieuwd zijn, voor een totaal voorzien budget van 310 miljoen euro.

In 2024 werd over een periode van 18 dagen en 18 nachten een van de twee sporen volledig vernieuwd over een spoorgedeelte van 17,6 km tussen Tourpes (Leuze-en-Hainaut) en Brugelette. Dit omvatte de plaatsing van nieuwe spoorstaven, ongeveer 30.000 nieuwe dwarsliggers en ongeveer 5.500 ton ballast over 35,2 km. Voor deze vernieuwingswerken werd een speciale werktrein gebruikt, die meer dan een

kilometer lang is en in het midden over een vernieuwingseenheid van 200 meter beschikt. Deze eenheid duwt de spoorstaven uit elkaar, tilt de dwarsliggers op en zuigt de ballast op, die vervolgens wordt gefilterd. In eenzelfde vloeiende beweging egaliseert en bewerkt de trein de grond om er de nieuwe dwarsliggers op te leggen en de gereinigde ballast te verspreiden. Vervolgens worden de spoorstaven teruggeplaatst. Dit alles gebeurt met een snelheid van 180 meter per uur, gedurende 12 uur per dag. Tijdens deze werken worden de HST's omgeleid via de klassieke spoorlijnen, ofwel via Bergen (verkeer van en naar Parijs) of via Aat/Doornik (verkeer van en naar Londen).



5 SEPTEMBER

EEN NIEUWE VIRTUAL REALITY-ANIMATIE OM HET BEWUSTZIJN OVER SPOORVEILIGHEID TE VERGROTEN

‘Nul doden op het spoor’: dat is de doelstelling van Infrabel in het kader van de verdere uitrol van zijn nationaal actieplan om de veiligheid en de stiptheid te verbeteren. Een van de pijlers van dit plan, dat in februari van start is gegaan, is bewustmaking, en dan vooral van de jongeren.

Voor de start van het nieuwe schooljaar heeft Infrabel een nieuwe animatie ontwikkeld met virtual reality-headsets voor leerlingen van het middelbaar onderwijs.



De immersive 360°-film laat een groep tieners zien die samenkomen in de buurt van het spoor voor een picknick. Een van de meisjes raakt afgezonderd van de groep, gaat naast de sporen lopen en wordt uiteindelijk meegezogen door een doorrijdende trein. De kijker begrijpt dat ze om het leven is gekomen en nooit meer samen zal kunnen zijn met haar vrienden ... De animatie wordt afgerond met drie getuigenissen van jongeren voor wie het leven nooit meer hetzelfde zal zijn.

Naast deze VR-animatie heeft Infrabel een nieuwe nationale sensibiliseringscampagne gelanceerd ter gelegenheid van de Week van de Mobiliteit. De campagne met de naam ‘Not Spot’ werd verspreid via verschillende kanalen in België. De boodschap is duidelijk: je zoekt maar beter andere ‘spots’ dan de spoorwegen uit om af te spreken met je vrienden of te gaan wandelen.



24 SEPTEMBER

INFRABEL IN DE KIJKER OP INNOTRANS 2024



Van 23 tot 27 september vond in Berlijn InnoTrans plaats, de tweejaarlijkse beurs voor spoorwegtechnologie. Dit is telkens een belangrijke mijlpaal in de spoorsector en de meest complete spoorvakbeurs ter wereld. De hele spoorwegindustrie is er aanwezig om zijn nieuwste innovaties voor te stellen.

Ook voor Infrabel was dit een cruciaal evenement, waar we op verschillende niveaus vertegenwoordigd waren.

Zo waren we voor het eerst in meer dan tien jaar weer als exposant aanwezig op de beurs, dankzij een partnerschap met het Waals Agentschap voor Export en Buitenlandse Investerings (AWEX). Het doel was om een aantal van onze eigen innovaties op het gebied van drones en virtual reality tentoon te stellen.

Onze managers en experts zijn ook naar Berlijn getrokken om trends en innovaties te ontdekken die we zelf kunnen implementeren. Er werden niet alleen contracten ondertekend met leveranciers; InnoTrans was ook een gelegenheid om onze banden met de Belgische industrie aan te halen en ons netwerk van bedrijven die actief zijn in de Belgische spoorwegindustrie uit te breiden.



17 OKTOBER

NIEUW RINGSPoor IN DE HAVEN VAN GENT-ZEEHAVEN

De Belgische havens vormen een cruciale schakel in de transportketen en zijn dus een van de motoren van onze economie. Infrabel investeert daarom voortdurend in de spoorinfrastructuur in en naar de havens, waaronder de North Sea Port in Gent. North Sea Port en Infrabel zijn een gezamenlijk project gestart voor de aanleg van een ringspoor dat de noordelijke en zuidelijke kaaisporen van het dok met elkaar verbindt. Dankzij het ringspoor zullen goederentreinen die van het rangeerstation Gent-Zeehaven komen, rechtstreeks kunnen doorrijden en naar de terminals aan het Kluizendok worden gesleept, op de linkeroever van het kanaal Gent-Terneuzen. Daar bevindt zich het belangrijke Kluizendok en de spoorbundel Zandeken, die intensief wordt gebruikt door

goederentreinen en erg belangrijk is voor de bedrijven rond de kade die rekenen op de spoorlogistiek. Dit deel van de haven is een economische groeipool waar veel bedrijven investeren.

De werken aan het Ring Rail begonnen in 2023 met de voorbereiding van de ondergrond, gevolgd door het leggen van de spoorstaven en wissels. De volgende fase in 2025 bestaat uit het uitrusten van het spoor en de rest van de spoorbundel Zandeken met moderne seininrichting. In totaal zal Infrabel € 2,3 miljoen investeren en North Sea Port € 4,7 miljoen.



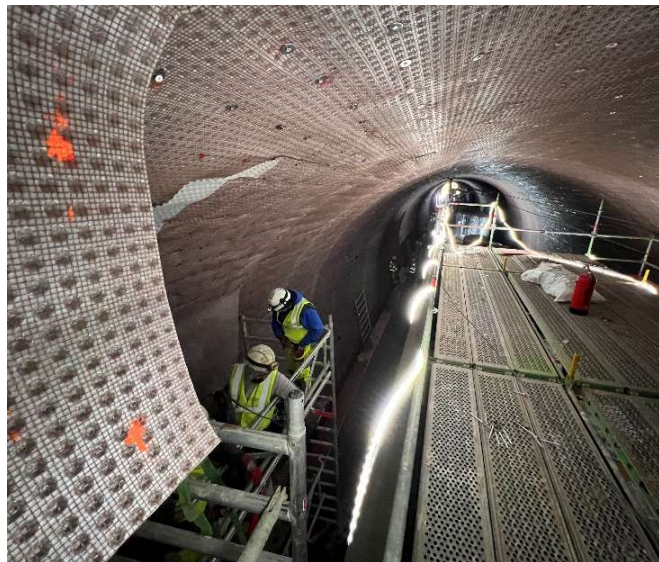
24 OKTOBER

EEN INNOVATIEVE BEHANDELING TEGEN STALACTIETEN IN EEN SPOORTUNNEL



IJsvorming leidt tot een aantal veiligheidsrisico's op het spoornet, vooral in tunnels. Als gevolg van specifieke plaatselijke omstandigheden vormen zich elke winter in een tiental tunnels stalactieten, die soms enkele meters lang zijn en een gevaar vormen voor de treinen en het onderhoudspersoneel.

Infrabel besloot zijn aanpak van dit risico over een andere boeg te gooien en een nieuwe, specifieke 'anti-stalactiet'-behandeling uit te testen. De ingenieurs van Infrabel hebben een innovatieve, eenvoudigere techniek ontwikkeld, waarbij het niet langer nodig is om het gewelf van de tunnel te slopen en vervolgens opnieuw op te bouwen om de dichtheid te garanderen. De methode werd over enkele tientallen meters uitgetest in de tunnel van Cheneux (Stoumont), tussen Luik en de Luxemburgse grens.



Praktisch gezien houdt deze nieuwe behandeling in dat er een membraan met een fijn gaas over het gewelf wordt geplaatst, dat nadien met mortel wordt bedekt. Dit kanaliseert water naar de vloer van de tunnel en voorkomt dat er ijsklonters worden gevormd tegen het gewelf.



4 NOVEMBER

DEFINITIEVE SLUITING VAN DE OVERWEGEN IN ESNEUX



Ongeveer 3 jaar na de ingebruikname van de nieuwe brug over de Ourthe, waardoor de overweg aan het station van Tilff kon worden afgeschaft, heeft Infrabel twee bijkomende 'spoor-weg'-kruisingen in Esneux definitief kunnen sluiten. Met maar liefst 21 geregistreerde incidenten of ongevallen in de afgelopen 20 jaar (18 incidenten en 3 botsingen met een trein) behoorden de overwegen van Colonster en aan het jaagpad tot de meest ongevalgevoelige locaties op het Belgische spoorwegnet.

Deze sluiting werd mogelijk gemaakt door de aanleg van een 600 m lange omleidingsweg die in Tilff naar een brug over de twee sporen leidt. De investering in deze werf bedroeg zo'n € 6 miljoen, waarvan € 1,3 miljoen via een cofinanciering door de Europese Unie.

Sinds zijn oprichting in 2005 heeft Infrabel al meer dan 450 overwegen op zijn hele spoornet afgeschaft. Er zijn er nu nog ongeveer 1.600. Deze afschaffingen komen zowel de verkeersveiligheid als de stiptheid ten goede.



17 NOVEMBER

FOCUS OP SPOORVEILIGHEID: CAMPAGNE ROND HET NUMMER 1711 OP 17/11

Via educatieve programma's en nationale campagnes streeft Infrabel naar nul dodelijke slachtoffers op het spoor. Tegelijkertijd ontwikkelt de onderneming actief innovatieve technologieën om de veiligheid op het spoor te verbeteren en incidenten te voorkomen. Zo werd op 17 november een nieuwe bewustmakingscampagne gelanceerd over het gratis noodnummer 1711 voor het melden van gevaarlijke situaties bij spoorwegoverwegen. Een van de vele technologische initiatieven was de installatie van een 'Warning Box' in Pairi Daiza, een alarmsysteem dat weggebruikers waarschuwt wanneer ze aanstalten maken om een gesloten overweg over te steken.





12 DECEMBER

EARN&LEARN, EEN NIEUW PROJECT MET TAALCOURSUSSEN



Om nieuwkomers die een andere moedertaal dan onze landstalen hebben sneller aan werk te helpen, lanceerde Infrabel Earn&Learn. Via dit opleidingsproject kunnen de kandidaten een gevorderde cursus Nederlands op maat volgen terwijl ze al bij Infrabel aan de slag gaan. Earn&Learn past perfect in het plan van de Vlaamse overheid om het integratiebeleid te versterken door in te zetten op de snelle en duurzame tewerkstelling van anderstaligen en nieuwkomers.

Het programma is gericht op personen met op zijn minst een niveau A2 in het Nederlands. Het taalniveau A2 is het niveau van iemand die geslaagd is voor zijn inburgeringsexamen en komt overeen met een basiskennis van mondelinge en schriftelijke taalvaardigheden zoals grammatica, zinsbouw en uitspraak. Praktische voorbeelden zijn onder meer zichzelf kunnen voorstellen in een paar korte zinnen, eenvoudige teksten kunnen lezen, eenvoudige briefings kunnen begrijpen enz.

Op de arbeidsmarkt woedt al enkele jaren een 'war for talent', met als inzet de technische profielen waar veel bedrijven naar op zoek zijn.

Met dit Earn&Learn-project toont Infrabel dat het zijn engagement voor inclusie en diversiteit op de werkvloer ook in de praktijk waarmaakt. Door taalondersteuning en een duidelijk loopbaanplan te bieden, wil Infrabel meer mensen met diverse achtergronden in de spoorsector integreren.



13 DECEMBER

LAATSTE FASE VAN DE WERKEN AAN DE NIEUWE MULTIMODALE HUB IN UKKEL MOENSBURG



De bouwwerkzaamheden aan de nieuwe multimodale hub in Ukkel Moensberg gaan de laatste fase in. De hub is strategisch gelegen op het kruispunt van de lijnen **Vilvoorde-Halle** (L26) en **Brussel-Nijvel** (L124) en maakt deel uit van het uitvoerend samenwerkingsakkoord van het GEN. Het is een toonaangevend project om de lokale en gewestelijke mobiliteit te verbeteren en de capaciteit van het spoorwegnet te vergroten.

Het nieuwe multimodale overstappunt van Ukkel Moensberg zal het de reizigers veel makkelijker maken om over te stappen tussen de lijn Vilvoorde-Halle en Brussel-Nijvel, want de perrons van de haltes op deze twee spoorlijnen worden rechtstreeks met elkaar verbonden.

Het project zal de lokale en gewestelijke verbindingen aanzienlijk verbeteren en de capaciteit en doorstroming van het treinverkeer vergroten.

Ukkel Moensberg zal een model vormen voor geïntegreerde multimodale knooppunten, dankzij verschillende inrichtingen zoals de toegang voor personen met beperkte mobiliteit dankzij hellingen, liften en aangepaste doorgangen, een parking en een kiss-and-ride-zone voor meer flexibiliteit bij trajecten die verschillende vervoerswijzen, zoals trein, bus, fiets, auto enz., met elkaar combineren.

De werken omvatten grote civieltechnische werken, waaronder de afbraak van een oude spoorwegbrug en de bouw van een nieuwe structuur op de kruising van de twee lijnen, de inrichting van het perron van de GEN-lijn Brussel-Nijvel (L124) ter voorbereiding van de aanleg van vier sporen, en de bouw van drie nieuwe perrons. De perrons van de lijn Vilvoorde-Halle (L26) werden ook gerenoveerd.



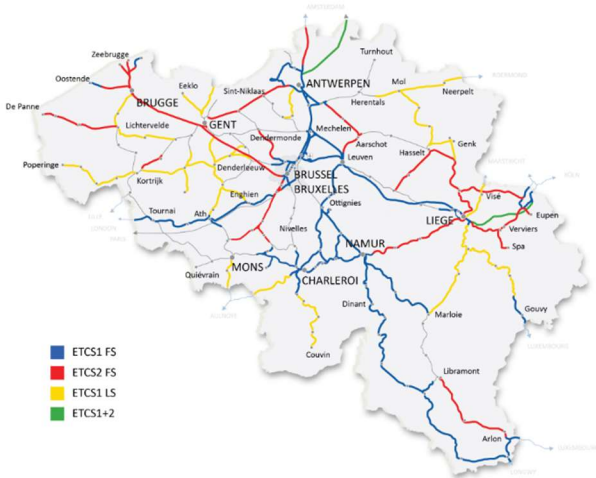
ETCS: 79% VAN HET SPOORWEGNET UITGERUST

2024 was een cruciaal jaar voor het succes van het ETCS-masterplan, om verschillende redenen. Ter herinnering, ETCS ('European Train Control System') zorgt voor een constante en volledige veiligheidsbewaking van de treinrit en de maximum toegelaten snelheid, en neemt het zelfs van de bestuurder over als deze zich niet aan de signalering houdt.

Ten eerste hebben we in 2024 met succes de industriële uitrol van onze ETCS-migratiestrategie voortgezet. Het uitrustingsniveau op de hoofdsporen is gestegen van 62% in 2023 naar 79% in 2024. Dit komt neer op nog eens 1.085 kilometer sporen met ETCS die in 2024 aan het Belgische netwerk werden toegevoegd.



UITROL ETCS DÉPLOIEMENT DU SYSTÈME ETCS



Situatie op 31/12/2024
Situation au 31/12/2024

	km in dienst en service	km einde Masterplan prévu par Masterplan	% al uitgerust déjà équipé
ETCS1 FS	2.420	2.783	87%
ETCS2 FS	1.444	2.361	61%
ETCS1 LS	1.052	1.113	94%
ETCS1+2 FS	142	142	100%
Tota(a)l	5.058	6.399	79%

% HOOFDSPOOR
UITGERUST MET
ETCS

79%

% DE VOIES
PRINCIPALES
ÉQUIPÉES DU
SYSTÈME ETCS



Specifiek voor wat Level 2 – Full Supervision betreft, werd de pilootlijn Lichtervelde-De Panne op 31 maart 2024 met succes in dienst gesteld.

ETCS gaat niet alleen over veiligheid maar ook over interoperabiliteit en connectiviteit in de hele Europese Unie. De grenspunten vormen in dit opzicht een bijzondere uitdaging. In 2024 zijn we erin geslaagd om ETCS te activeren op de laatste drie grenspunten met de buurlanden:

- L130A: ETCS1 LS aan de grens met Frankrijk,
- L55 en L19: ETCS1 LS aan de grens met Nederland,
- L24: ETCS1 FS aan de grens met Duitsland.

Ten slotte werd op 15 december 2024 258 km spoor met ETCS Level 2 in dienst genomen in één weekend, een record voor Infrabel.

Nu dat er nog eens zo'n bijkomende 1085 km op het spoorwegnet werd uitgerust in 2024 (vergeleken met 829 km in 2023, 720 km in 2022 en 512 km in 2021), zou het volledige net tegen eind 2025 uitgerust moeten zijn.



DE STIPTHEID IS IN 2024 VERBETERD

De stiptheid van de treinen is in 2024 verbeterd, dankzij enkele concrete acties van zowel Infrabel als de NMBS. De inspanningen die het hele jaar werden geleverd, hebben geresulteerd in een stiptheidspercentage van 89,7% zonder neutralisatie in 2024, vergeleken met 87,5% in 2023 (een verbetering met 2,2 procentpunten).

Maatregelen van Infrabel en NMBS

Hoewel het aantal incidenten vergelijkbaar bleef met 2023, is hun impact sterk afgenomen: 1.720.725 minuten vertraging in 2024, vergeleken met 1.975.889 in 2023.

Dat is het resultaat van de gezamenlijke inspanningen van Infrabel en de NMBS, waarvan het aandeel in de oorzaken van de vertragingen sterk is gedaald.

De verbetering van de stiptheid was vooral te danken aan een reeks maatregelen, zoals een betere afhandeling van incidenten, meer bewustzijn en aandacht van het personeel, kleine aanpassingen aan de robuustheid van het vervoersplan en relatief gunstige weersomstandigheden (geen hittegolf, zachte winter enz.).

Impact van derden ...

Elke dag veroorzaken spoorlopers en incidenten op overwegen meer dan 12 uur vertraging op het hele spoornet.

In reactie hierop heeft de infrastructuurbeheerder een nationaal, multidisciplinair actieplan gelanceerd dat op drie pijlers berust: sensibilisering, preventie en handhaving.

Wat de sensibilisering betreft, hebben de acties in het artikel 'Een actieplan voor de veiligheid aan overwegen' op pagina 30 ook een impact gehad op de stiptheid. Denk onder meer aan het nieuwe noodnummer 1711 en de installatie van ledverlichting op slagbomen aan overwegen of aan camera's.

Dankzij de samenwerking tussen Infrabel en de Federale Spoorwegpolitie werden er bovendien politieagenten opgeleid aan de Infrabel Academy om incidenten en roekeloos en baldadig gedrag op de sporen beter te voorkomen.

De Infrabel Academy verwelkomt inderdaad politieagenten in het kader van een opleiding over spoorveiligheid en de werking van de onderdelen van de spoorinfrastructuur, in omstandigheden die de werkelijkheid op het terrein zo dicht mogelijk benaderen.

De acties die in samenwerking met de politie werden ondernomen om het aantal kabeldiefstallen te verminderen, hebben ook een positief effect gehad: het aantal kabeldiefstallen is gehalveerd ten opzichte van 2023.

EEN ACTIEPLAN VOOR DE VEILIGHEID AAN OVERWEGEN

In 2024 waren er in totaal 30 ongevallen aan overwegen met 5 doden en 9 zwaargewonden tot gevolg. Afgezien van het menselijke leed veroorzaakten deze ongevallen en incidenten 44.721 uur vertraging. Oorzaken zijn onder meer het niet naleven van de verkeersregels, onvoorzichtigheid en, in mindere mate, weersomstandigheden zoals regen, mist of verblindend zonlicht.

Om hier iets aan te doen, neemt Infrabel, boven op het twaalfstal overwegen dat elk jaar wordt afgeschaft, verschillende initiatieven.

Noodnummer 1711

Er zijn nog steeds te veel incidenten aan overwegen en op onze sporen. Deze incidenten kunnen vaak vermeden worden door contact op te nemen met de Central Dispatch van Infrabel. Om dit te vergemakkelijken, heeft Infrabel een nationaal noodnummer aangemaakt: 1711.

Via dit nummer kan iedereen, of die nu voor de spoorwegen werkt of niet, rechtstreeks contact opnemen met de Central Dispatch van Infrabel, die indien nodig het treinverkeer kan onderbreken. Of het nu gaat om een auto met pech op een overweg, een boom die op de spoorweginfrastructuur is gevallen of dreigt om te vallen, of een vrachtwagen die vastgeklemd zit op een overweg ...

Op alle palen aan overwegen in België werden stickers met het nummer 1711 geplakt zodat iedereen weet wat te doen bij een incident.

Om dit nummer bij het grote publiek bekend te maken, lanceerde Infrabel op 17 november 2024 (een symbolische datum – 17/11) een nieuwe nationale campagne met de slogan: 'Paniek op de overweg? Geen tijd verliezen, meteen 1711 kiezen!' De campagne moest mensen ervan bewust maken dat dit nummer bestaat en hun uitleggen hoe het nummer werkt.



Tijdens de campagne verspreidde Infrabel deze boodschap in de pers en via verschillende sociale media. Infrabel heeft ook voor gerichte communicatie gezorgd via onze stakeholders (vrachtwagenchauffeurs, landbouwers, industrie enz.).

Tot slot is Infrabel sinds begin 2024 een zeventigtal overwegen aan het uitrusten met camera's met kunstmatige intelligentie. Deze innovatieve toestellen kunnen automatisch een waarschuwing naar de treinverkeersleiding sturen om eventueel een trein te doen stoppen als er een voertuig of persoon stilstaat op de overweg en er een botsing dreigt.

Acties tegen spoorlopen

Ook spoorlopers vormen een maatschappelijk probleem dat verder reikt dan onze verantwoordelijkheden als infrastructuurbeheerder, maar een grote impact heeft op onze organisatie. Om indringers op het spoorwegnet tegen te gaan, werd er een specifiek actieplan 'spoorlopen' ontwikkeld met als doel de hotspots op het spoorwegdomein in kaart te brengen en verder te beveiligen. Dit plan steunt op drie pijlers (sensibilisering, beveiliging en handhaving).

Infrabel werkt in de eerste plaats aan de beveiliging van de gevoelige punten op het spoornet, die het in kaart brengt met veiligheidsstudies die om de 4 jaar worden uitgevoerd. In 2024 voerde Infrabel zijn vierde veiligheidsstudie uit, waarbij de evolutie van de hotspots werd opgevolgd en nieuwe potentieel kritieke zones konden worden gedetecteerd.

De beveiligingswerken omvatten een hele reeks maatregelen die doeltreffend zijn gebleken in pilootprojecten van Infrabel en/of infrastructuurbeheerders in de buurlanden (plaatsen van omheiningen, slimme omheiningen, struikelmatten ...). Deze maatregelen worden nu verder geïmplementeerd dankzij de budgetten die hiervoor zijn toegewezen.

Om te kunnen nagaan of zich personen in het spoor bevinden, heeft Infrabel de perronuiteinden in de stations en haltes van Rhines, Morlanwelz, Bockstael en Ans uitgerust met camera's die spoorlopers kunnen detecteren. Dit project wordt in 2025 voortgezet. Elders werden omheiningen geplaatst. In 2024 werd in totaal 607 m aan omheiningen en poorten geïnstalleerd om de hotspots in een aantal zones (L-15 Herentals, L-35 Holsbeek, L-58/1 Gent) te beveiligen. In 2024 werden ook de stations van Ruisbroek, Nessonvaux, Brugelette en Morlanwelz uitgerust met omheiningen tussen de sporen.

Sensibilisering

Om jong en oud te sensibiliseren voor de gevaren van het spoorlopen, lanceerde Infrabel de 'Not Spot'-campagne.

Eén persoon op tien geeft toe de afgelopen zes maanden hun hond in de buurt van sporen te hebben uitgelaten, en 23% van de ondervraagden gelooft dat het niet gevaarlijk is om 'rond te hangen met je vrienden' in de buurt van een spoorweg; zo bleek uit een Ipsos-enquête die in februari 2024 bij 1000 respondenten werd gehouden. Om dit risicogedrag te bestrijden, lanceerde Infrabel een nieuwe spoorveiligheidscampagne rond het begrip 'Not Spot'. Het doel van de campagne was duidelijk: dit gevaarlijk gedrag op en nabij de sporen veranderen en het aantal ongevallen doen dalen. Met filmpjes wilde



Infrabel laten zien dat er andere plekken zijn die veel aangenamer zijn dan de omgeving van een spoorweg, en vooral ook duidelijk maken dat men met een gedragsverandering levens kan redden.



AANWERVING: ACTIES OP ALLE FRONTEN

Onze rekruteringsdoelstellingen voor 2024 bleven ambitieus: niet minder dan 665 functies moesten worden ingevuld. Infrabel werft onder meer technische profielen aan, zoals ingenieurs, technici, werfleiders, elektromechanici, data-analisten, seinhuispersoneel enz. Voor deze beroepen heerst er echter een tekort aan kandidaten op de arbeidsmarkt, vooral in bepaalde delen van het land waar er een bijna volledige tewerkstelling is.

Onze teams zijn erin geslaagd om 628 nieuwe medewerkers aan te werven, 94,44% van het vooropgestelde doel. Dit resultaat ligt in de lijn van dat van 2023. Het is te danken aan de vele inspanningen die onze onderneming hiervoor onophoudelijk heeft geleverd. Infrabel is een van de weinige Belgische ondernemingen die zowel aan 18-jarigen als 58-jarigen werkzekerheid biedt.

Permanente mediadekking

Het hele jaar door werden er 7 dagen op 7 talloze campagnes voor het grote publiek verspreid. Tijdens deze campagnes werden niet alleen de verschillende loopbaanmogelijkheden uit de doeken gedaan, ze dienden ook om Infrabel en de meer specifieke profielen waar we naar op zoek zijn beter bekend te maken bij het grote publiek.

We hebben diverse postercampagnes gevoerd en zijn ook partnerschappen aangegaan met verschillende media. Er was bijvoorbeeld de reportage in het televisiejournaal van de RTBF over de aanwerving van 50-plussers door Infrabel, uitgezonden op 16 april. Er was ook het programma 'Helden van de nacht', en twee medewerksters werden in de kijker gezet in 'Storms Staat Op' op MNM, op 8 maart en 26 juni. Op Eén was er aandacht voor spoorberoepen in het programma 'Toffe Jobs', en op de Franstalige zenders RTBF en LN24 waren er ook verschillende afleveringen van het programma "Beaux Boulots" over knelpuntberoepen in België.

Daarnaast lag de focus het hele jaar door ook op het optimaliseren van onze digitale campagnes.

(Toekomstige) medewerkers ontmoeten

Als onderdeel van onze aanwervingsstrategie zijn we ook regelmatig aanwezig op het terrein. Het hele jaar door organiseerde Infrabel in 2024 overall in het land in totaal 19 'InfraWelcome'-jobdays. We leverden ook verder inspanningen om een jonger publiek aan te spreken. Zo organiseerden we bedrijfsbezoeken voor studenten om hen te laten proeven van wat de spoorwereld te bieden heeft en hen warm te maken voor een loopbaan bij Infrabel.

Medewerkers worden ambassadeurs

Een op de vijf cv's die door een van onze medewerkers wordt aanbevolen leidt effectief tot een aanwerving. Vanuit die vaststelling hebben we onze interne peterschapscampagne Refer a Friend voortgezet. Via deze actie kunnen onze medewerkers ons in contact brengen met kandidaten die ze zelf kennen. In oktober werd er bovendien een ludieke campagne gestart met een casting die volledig uit Infrabel-medewerkers bestond en vond er een specifieke interne wedstrijd plaats in Gent en Antwerpen, waar de strijd om talenten erg hevig woedt.

In 2024 werden via Refer a Friend in totaal 1723 kandidaten voorgedragen (tegenover 136 in 2023 en 977 in 2022), en op het einde van het jaar waren er daarvan 179 mensen bij ons aan de slag gegaan. We kunnen ons geen betere ambassadeurs voor Infrabel wensen dan al die medewerkers die mensen uit hun omgeving aanmoedigen om bij ons te solliciteren!

Nog steeds Top Employer – al voor de tweede keer!



Tot slot kunnen we nog melden dat Infrabel al voor de tweede keer werd uitgeroepen tot Top Employer. Daarmee scharen we ons bij de 2.100 organisaties wereldwijd en de 90 organisaties in België die dit label hebben verkregen van het Top Employers Institute, de internationale instantie die uitmuntende HR-praktijken certificeert.

Deze nieuwe certificering bevestigt onze inspanningen in tal van domeinen zoals strategie, werkomgeving, rekrutering, opleiding en ontwikkeling, welzijn, diversiteit en inclusie, bedrijfscultuur, communicatie enz. We zijn er zeker van dat deze erkenning Infrabel nog aantrekkelijker zal maken!

Solidaire onderneming

Net als in 2023 nam Infrabel opnieuw deel aan de solidariteitsacties van Viva For Life en De Warmste Week. Dankzij de initiatieven van onze teams werd de mooie som van 14.055 euro ingezameld, die volledig aan de begunstigden werd gedoneerd.

3. KERNCIJFERS

Eind 2024 waren er voor het goederenvervoer 12 erkende kandidaat-spoorwegondernemingen actief op het Belgische spoornet: Lineas, CFL Cargo, Crossrail, DB Cargo Belgium, Europorte France, RailTraxx, SNCF Fret, HSL Belgium, RTB Cargo Belgium, Medway Belgium, TCA Rail en Certus Rail Solutions.

Daarnaast was er ook nog één kandidaat-niet-spoorwegonderneming: Sibelit.

In de sector van het reizigersvervoer telde Infrabel einde 2024 drie kandidaat-spoorwegondernemingen: NMBS (binnenlands verkeer), evenals Thi-Factory en Train Charter Services (internationaal verkeer).

Daarnaast werden er ook twee kandidaat-niet-spoorwegondernemingen voor internationaal reizigersverkeer erkend: Eurostar (dat nu inactief is en uitsluitend werd opgericht om de overdracht van rijpaden te vergemakkelijken in het kader van de fusie van de activiteiten van Eurostar en Thalys in de spoorwegonderneming Thi Factory) en European Sleepers (nachttreinen naar Berlijn en Praag in samenwerking met Train Charter Services).

Eind 2024 telde Infrabel dus voor het goederen- en reizigersvervoer samen 18 erkende kandidaten waarvan er 17 actief waren.

Aantal effectieve trein-kilometers

In 2024 bedroeg het totaal aantal effectieve trein-kilometer¹ voor alle segmenten samen (uitgezonderd toeristische verenigingen² en aangemelde instanties) 100,65 miljoen. Ten opzichte van 2023 is dit een toename van het verkeer met 2,09 %.

Het aantal effectieve trein-kilometer voor het segment binnenlands reizigersvervoer³ (met uitzondering van toeristische verenigingen en aangemelde instanties) is ten opzichte van het jaar voordien met 2,34% gestegen tot 85,01 miljoen.

Wat het internationale reizigersverkeer betreft, is het aantal effectieve trein-kilometer met 5,33% toegenomen ten opzichte van 2023 om in 2024 uit te komen op 4,82 miljoen trein-kilometer. Deze stijging kan worden verklaard door de algemene uitbreiding van het aanbod van de verschillende internationale reizigersoperatoren in ons land van of naar een andere grote Europese stad. Dankzij deze toename van het verkeer hebben we opnieuw de verkeersvolumes van vóór de COVID-crisis bereikt voor de marktpelers die in 2019 al op ons netwerk actief waren.

In 2024 daalde het aantal effectieve trein-kilometer voor het segment van het goederenvervoer lichtjes ten opzichte van 2023 (-1,17 %) tot 10,82 miljoen trein-kilometer (tegenover 10,95 miljoen

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

² Een toeristische vereniging is een organisatie die een bijzonder statuut geniet om, in het kader van de toeristische activiteiten die ze inricht, beperkte ritten af te leggen op de spoorinfrastructuur. Sinds 2017 rijdt er evenwel geen enkele toeristische organisatie meer op ons spoornet.

³ Sinds 2021 worden de IC-Z-verbindingen met Nederland als binnenlands reizigersvervoer beschouwd. De cijfers van 2019 en 2020 werden berekend volgens deze logica.

in 2023). Net als vorig jaar valt deze daling te verklaren door de dalende trend in het verspreide verkeer en het conflict in Oekraïne.

Het totale bedrag van de heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur (incl. toeristische verenigingen en aangemelde instanties) bedroeg € 490,64 miljoen⁴ in 2024, vergeleken met € 427,98 miljoen in 2023. Deze stijging (+4,77%) is voornamelijk te verklaren door de indexering van de prijzen (2,87%) en de toename van het internationaal reizigersverkeer van en naar België.

Voor 2024 bedraagt het bedrag van de Tarieven om Overbelastingsrisico's te voorkomen (TOR) € 1,46 miljoen, een stijging van 115,60% ten opzichte van vorig jaar. Deze aanzienlijke stijging kan enerzijds worden verklaard door de verminderde korting die aan operatoren werd toegekend voor dit tarief (50% in plaats van de 75% die eerder werd toegekend in 2023) en anderzijds door de stijging van het aantal spoorbezettingen van het type 'lang parkeren' (+57,82%) in de betrokken perimeters. Ter herinnering: deze tarieven werden in het leven geroepen om het gebruik van operationele sporen (VOS) in de drukste delen van ons spoornet te optimaliseren.

Klantgerichte strategie

Op kwalitatief vlak maakt Infrabel verder werk van zijn klantgerichte strategie.

De doelstellingen van deze strategie zijn, onder andere:

- de kennis die we hebben van elk van onze partners, waaronder spoorwegondernemingen voor reizigers- of goederenvervoer, kandidaat-niet-spoorwegondernemingen, havens, terminals of op het spoornet aangesloten industriële klanten), verder verfijnen,
- zo goed mogelijk aan de verwachtingen van de markt beantwoorden,
- onze banden met Belgische economische actoren versterken, om voor hen een echte partner te zijn op het vlak van mobiliteit en vervoer, en daarbij de economische ontwikkeling te ondersteunen, en
- een gemeenschap van klanten creëren waarin men vlot en transparant met elkaar communiceert.

Er werden verschillende specifieke acties ondernomen. Zoals het dat om de 2 jaar doet, voerde Infrabel in 2024 een klantentevredenheidsonderzoek uit, waarvan de resultaten bepalen welke acties we in 2025 opzetten.

De globale tevredenheid steeg van 6,1/10 in 2020 tot 6,7/10 in 2024. De sterke punten die onze klanten naar voren brachten, zijn de duidelijke communicatie van onze strategie (strategisch plan, investeringsplan, enz.) en de positieve aanpak van onze medewerkers in hun contacten met de klant (klantrelatie).

We blijven ons inspannen om die klantgerichtheid te versterken en in 2024 organiseren we een nieuwe editie van de actie "Maand van de klant", die voor het eerst werd gevoerd in 2022 en waarbij klanten de kans kregen om drie strategische sites van Infrabel te bezoeken.

Voor meer informatie

Alle kerncijfers zijn beschikbaar op de website via de volgende link: **Infrabel | Open Data**

⁴ Inclusief de subsidie van € 1,20 per effectieve treinkilometer die wordt toegekend aan operatoren in het vrachtsegment in het kader van de toepassing van het koninklijk besluit van 18 oktober 2022. Dit bedrag houdt ook rekening met de subsidie voor nachttreinen, waarvan de voorwaarden zijn vastgelegd in het koninklijk besluit van 28 november 2023.

KERNCIJFERS

VEILIGHEID

0

ernstige of dodelijke ongevallen (0 in 2023)

647

voorvallen met spoorlopers (6 doden) en 236.214 gecumuleerde minuten vertraging (in 2023: 632 voorvallen, 5 doden en 217.385 minuten)

30

ongevallen aan overwegen met 5 doden (in 2023: 31 ongevallen en 6 doden)

51

seinvorbijrijdingen in hoofdspoor (in 2023 : 54) ; het 1^e gevaarlijk punt werd bereikt in 14 van deze 51 gevallen

STIPTHEID

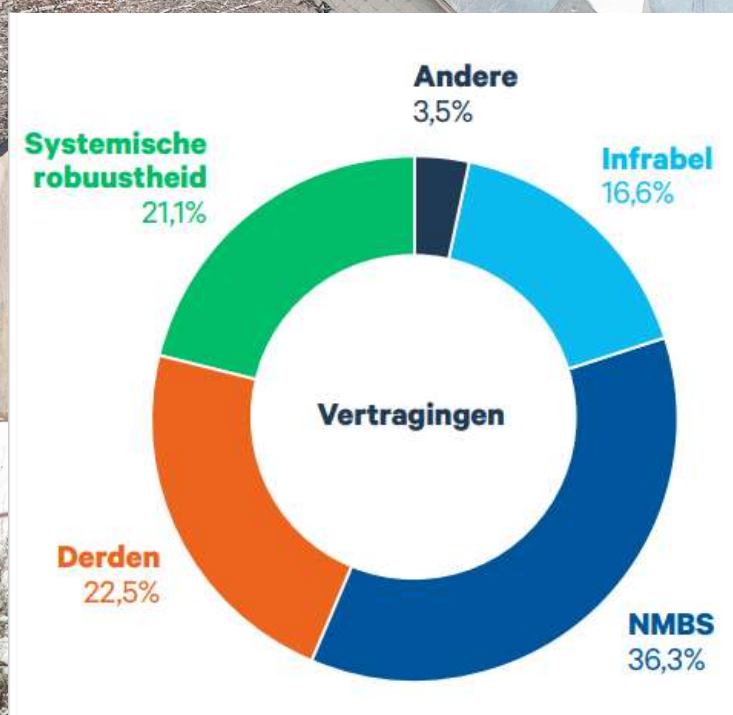
89,7%

Globale stiptheid zonder neutralisatie
(in 2023 : 87,5%)

92,8%

Globale stiptheid met neutralisatie*
(in 2023 : 91,1%)

*Neutralisatie van externe factoren
en investeringswerken



VERTRAGINGEN

Totaal 1.720.414 minuten

Waarvan

Derden: 741.279 minuten

378.389 minuten
VERTRAGINGEN TOE TE SCHRIJVEN
AAN BUITENLANDSE NETTEN

236.214 minuten
PERSONEN LANGS DE SPOREN

87.696 minuten
PERSOONSAANRIJDINGEN

10.781 minuten
KABELDIEFSTALLEN

44.721 minuten
ONGEVALLEN AAN OVERWEGEN

Infrabel: 349.703 minuten

PRODUCTIE

1.665.994 effectieve rijpaden
(in 2023 : 1 593 874)

112.053.966,13
trein-kilometer
(in 2023: 111 154 498,01)

1.283,2 miljoen euro
uitgevoerde investeringen
(in 2023: 1.129,7 miljoen).

99,1 %
uitvoeringsgraad van de investeringen ten opzichte
van de amendering, voor alle financieringsbronnen
samen (in 2023: 97,4 %)

FINANCIËN

REBITDA:
93,7 miljoen euro

EBT:
50,8 miljoen euro

Thesaurie:
655,2 miljoen euro

OP EEN LIJN MET DE SAMENLEVING

Op 31/12/2024

9.402,1
personeelsleden (VTE's) (9.536 au 31/12/2023)



85,6 - 14,4
procent
man - vrouw
op 31/12/2024



465
mailings naar
buurtbewoners

11.218
contacten met het
grote publiek

125
parlementaire
vragen



3
partnerships om
onze hardware een
tweede leven te
geven

19
Job Days



5.334 MWh
productie
zonne-energie

26 GWh
elektriciteit
opgewekt door
windenergie

102 km
sporen uitgerust
met de nieuwe
railpads om de
geluidshinder te
beperken

4. BELANGRIJKE GEBEURTENISSEN NA DE AFSLUITING VAN HET BOEKJAAR

Op 3 februari 2025 legde de nieuwe federale regering de eed af bij de Koning. In het regeerakkoord bevestigt de regering het spoorvervoer als één van zijn kerntaken en als essentieel voor het personen- en goederenvervoer.

De regering herbevestigt het performantiecontract van Infrabel, alsook de projecten voorzien in zijn meerjareninvesteringsprogramma en voorziet daarvoor de nodige middelen.

De regering wenst dat NMBS zijn treinaanbod afstemt op de werkelijke behoeften van de reizigers, waarbij lijnen met hoge passagiersaantallen prioritair worden versterkt en het aantal stops van de trein op plaatsen met een lage vraag wordt beperkt. Er dient te worden onderzocht of dit een invloed kan hebben op de infrastructuurvergoeding die Infrabel ontvangt.

De regering wil het mogelijk maken dat Infrabel, naast zijn gereguleerde activiteiten, ook nauw verbonden commerciële activiteiten kan ontwikkelen, zoals energieproductie voor het opladen van elektrische bussen en het leveren van elektriciteit aan omliggende gebouwen. Deze activiteiten dienen accessoir en ondergeschikt te zijn aan de openbare dienst en mogen deze niet negatief beïnvloeden.

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

Infrabel wordt geconfronteerd met verschillende **omstandigheden** op **politiek, economisch, sociaal, technologisch en ecologisch vlak**. Deze risico's hangen vaak met elkaar samen, wat kan leiden tot grote onzekerheid en tal van uitdagingen voor onze langetermijndoelstellingen en de uitvoering van het performantiecontract met de regering.

Liberalisering van het binnenlandse reizigersvervoer

Onder impuls van de EU brengt de verdere liberalisering van het binnenlandse reizigersvervoer in België tegen 2032 ook uitdagingen met zich mee, die een tijdig strategisch antwoord vereisen.

Mondiale geopolitieke situatie

Met conflicten en spanningen in regio's zoals Oekraïne en het Midden-Oosten zet de geopolitieke situatie wereldwijd de machtsverhoudingen onder druk en kan ze een impact hebben op de wereldwijde toeleveringsketen, grondstoffen, vrachtvervoer en energieprijzen. De dreiging van internationale handelsoorlogen en protectionisme na de Amerikaanse presidentsverkiezingen versterkt dit risico nog.

Klimaatverandering

Op het vlak van de **adaptatie aan de klimaatverandering**, zoals extreme weersomstandigheden, moeten we onze infrastructuur aanpassen om de veerkracht en betrouwbaarheid ervan te garanderen.

Op het vlak van de mitigatie van de klimaatopwarming, zullen er nieuwe beperkingen maar ook nieuwe opportuniteiten ontstaan voor het spoorstelsel, bijvoorbeeld via de vervanging van dieseltreinen en verbeteringen in het energieverbruik van zowel onze spoorinstallaties als elektrische treinen.

Technologische vooruitgang

Met bijvoorbeeld **automatisering en digitale innovaties** is deze technologische vooruitgang essentieel voor de spoorweggector. De automatisering van de controle over het treinverkeer en de seininrichting zijn sleutelfactoren om competitief te blijven.

Europese ontwikkelingen

Europese ontwikkelingen zoals het Belgische voorzitterschap van de Raad en de Europese verkiezingen beïnvloeden het beleid en de investeringen in de spoorinfrastructuur. Infrabel werkt mee aan initiatieven om de transnationale spoordiensten te verbeteren.

Grote vraag en overbelasting

Met de **groei van het treinverkeer in de verschillende segmenten**, zoals binnenlands reizigersverkeer, internationaal conventioneel, hogesnelheids- en nachtverkeer, en ook goederenverkeer, hebben bepaalde lijnen, stations en/of spoorknooppunten te kampen met **capaciteitsproblemen**.

In het kader van de opmaak van de dienstregelingen voor 2024 en 2025 kon Infrabel pas na afloop van bepaalde coördinatieprocedures tot een akkoord komen met de aanvragers over de voorgestelde alternatieve rijpaden.

Infrabel heeft daarom bepaalde delen van zijn infrastructuur op bepaalde momenten van de dag overbelast moeten verklaren, in het station Gent-Sint-Pieters, op lijn 25 tussen Vilvoorde en Mechelen, lijn 12 tussen Y. Sint-Mariaburg en Y. Luchtbal en op lijn 167 tussen Y. Athus-Noord en Y. Autelbas.

Om tussen de verschillende aanvragen te kiezen, paste Infrabel de prioriteitscriteria, zoals die zijn vastgelegd in het koninklijk besluit van 19 juli 2019 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, toe.

Overeenkomstig de Spoorcodex (artikel 41) leidde dit ertoe dat binnen 6 maanden na de overbelastingsverklaring, capaciteitsanalyses en capaciteitsvergrotingsplannen moeten worden uitgewerkt om de verkeerscongestie tegen te gaan. Na deze capaciteitsanalyse wordt er een ontwerp van capaciteitsvergrotingsplan ingediend en ter bespreking voorgelegd aan de Ministerraad om, als het wordt goedgekeurd, te worden vastgelegd in een koninklijk besluit. Het capaciteitsvergrotingsplan dat werd opgesteld na de overbelastingsverklaring van het station Gent-Sint-Pieters, werd goedgekeurd en leidde tot de publicatie van het koninklijk besluit van 12 december 2024.

Momenteel worden capaciteitsanalyses voor overbelast verklaarde infrastructuur uitgevoerd voor infrastructuur die overbelast is verklaard na het final offer van 2025.

Infrabel kan wel oplossingen aandragen voor capaciteitsproblemen, maar heeft daar momenteel geen vat op, omdat het de spoorwegondernemingen zijn die hun capaciteitsaanvragen indienen bij de infrastructuurbeheerder. Het performantiecontract van Infrabel en het Europese project voor een herziening van de dienstregelingen TTR (**Time Table Redesign**, dat momenteel trilateraal wordt besproken, voorzien dat de infrastructuurbeheerder tegen 2030 op basis van de behoeften van de spooroperatoren een capaciteitsstrategie (en dus een **rijpadencatalogus**) zal kunnen vastleggen.

Lening bij het Agentschap van de Schuld

In het performantiecontract wordt rekening gehouden met een structurele herfinanciering van de infrastructuurbeheerder maar ook met een eventuele bijkomende lening, ten laste van Infrabel, tot 1 miljard euro courant die wordt toegekend voor investeringen tijdens de periode 2025-2029 om grote projecten die de mobiliteit ten goede komen te kunnen uitvoeren. Het gaat daarbij onder meer om de financiering van de verdere afwerking van de werken voor het GEN en As 3 (Ottignies-Luxemburgse grens), uitbreidingswerken in de havens (Brussel, Gent, Antwerpen) ter ondersteuning van de Modal Shift en de uitbreiding naar 4 sporen van de spoorlijn 50A Gent-Brugge.

Op 24 oktober 2023 keurde de raad van bestuur van Infrabel een kredietlijn van 1 miljard euro goed en besliste de lening in schijven op te nemen, bestaande uit een eerste schijf van 800 miljoen euro die vanaf 2025 kan worden opgenomen en een tweede schijf van 200 miljoen euro. De raad van bestuur behoudt zich het recht voor om deze laatste schijf al dan niet op te nemen.

Op 26 november 2024 keurde de raad van bestuur van Infrabel de vervroegde terugbetaling van 100 miljoen euro van de eerste schijf van 2025 goed en besliste hij deze op een latere datum te lenen. De raad van bestuur van Infrabel heeft nog niet beslist om de tweede schijf van 200 miljoen euro al dan niet op te nemen.

Cyberbedreigingen

Ze vormen ook een aanzienlijk risico en vereisen investeringen in cyberbeveiliging en bescherming van kritieke infrastructuur, vooral gelet op het toenemende belang van militair transport per spoor.

6. RISICO'S WAARAAN DE ONDERNEMING IS BLOOTGESTELD

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

De private investeerder in het Diabolo-project heeft een contractueel recht om de publiek-private samenwerking (PPS) voortijdig te beëindigen als het aantal reizigers over een periode van 12 maanden aanzienlijk onder de verwachtingen blijft en als aan verschillende andere contractuele voorwaarden is voldaan.

De private investeerder heeft ook contractueel het recht om een aanpassing van de reizigerstoeslag te vragen indien het aantal reizigers over een periode van 6 maanden lager ligt dan 85 % van de oorspronkelijke ramingen (of indien redelijkerwijs wordt verwacht dat dit aantal lager zal liggen). De laatste aanpassing trad in werking op 1 februari 2023.

Sindsdien is er opnieuw sprake van een stijging van het aantal reizigers en deze evolutie zette zich positief voort in 2023 en 2024.

Er werd op vandaag niet voldaan aan alle contractuele voorwaarden om het contract voortijdig te kunnen beëindigen.

Gezien de verhoging van het passagierssupplement sinds 1 februari 2023 is er in principe gedurende een periode van 3 jaar na deze datum geen mogelijkheid in hoofdte van de private investeerder om een verhoging van de reizigerstoeslag te vragen.

Infrabel kan worden blootgesteld aan de moeilijkheid om de nodige vergunningen te verkrijgen voor de uitvoering van haar projecten, alsook aan het risico op aanvechting van deze vergunningen. De verwezenlijking van deze risico's kan in voorkomend geval de uitvoering van de desbetreffende projecten vertragen en de naleving van de gewestelijke verdeelsleutel voor investeringen in Vlaanderen en in Wallonië bemoeilijken.

7. INNOVATIE

Om zijn verschillende uitdagingen aan te gaan, zet Infrabel in de verschillende specifieke vakgebieden in op het stimuleren van innovatie.

In het bijzonder baseert het zich hiervoor op verschillende netwerken om te bepalen wat de beste opties zijn die worden ontwikkeld en hoe het deze kan verwerven. Dankzij zijn lidmaatschap bij verschillende internationale organisaties van infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen, kan Infrabel een oog houden over innovaties op internationaal niveau die voortvloeien uit onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma's.

Infrabel maakt ook intern werk van de uitbouw van een inspirerend en ondernemend ecosysteem. Dit systeem stimuleert de ontwikkeling en implementatie van eigen innovaties, die Infrabel op zijn hele spoornet toepast.

Wat de samenwerking met externe bedrijven betreft, won Infrabel in 2024 de "RailTech Innovation Award" in de categorie "Technology & Design" met de "Mobile Balise Stop". Dit mobiele toestel, een Europese primeur, garandeert de veiligheid van mensen die op het spoor werken. Het werd ontwikkeld door Infrabel in samenwerking met Alstom en Zöllner Signal GmbH.

8. DOCHTERONDERNEMINGEN

De Infrabel Group steunt op de expertise van bijna 10.000 medewerkers, verspreid over verschillende entiteiten. Elke medewerker speelt een specifieke rol in het beheer, het onderhoud en de ontwikkeling van het Belgische spoorweginet.

Onze juridische structuur ziet er als volgt uit:

Eind 2024 heeft Infrabel een meerderheidsparticipatie in vier dochterondernemingen:

- TUC RAIL nv, actief in het domein van spoorstudies en spoorinfrastructuurwerken;
- de SPV Brussels Port nv;
- de SPV Zwankendamme nv;
- de SPV 162 nv⁵.

In december 2024 werd het belang in het Creosoteercentrum van Brussel NV verkocht, waardoor ook het indirecte belang in Woodprotect Belgium NV werd beëindigd.

Infrabel bezit bovendien diverse participaties in:

- HR Rail nv van publiek recht dat, overeenkomstig het koninklijk besluit van 11 december 2013, de juridische werkgever is van alle personeelsleden;
- Greensky NV produceert alternatieve energie met behulp van windturbines;
- SPS Fin NV produceert alternatieve energie met behulp van zonnepanelen.

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

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

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

Via HR Rail NV van publiek recht, heeft Infrabel ook een indirecte participatie in Rail Facilities NV, dat "Procurement"-activiteiten verricht ten voordele van actieve of gepensioneerde personeelsleden van Infrabel, de NMBS en HR Rail, alsook ten voordele van hun gezinsleden.

Infrabel is effectief lid van verschillende (i)vwz's:

- Liège-Carex ASBL, die studies uitvoert over de bouw van een trimodale terminal (lucht, HST en weg) in Liège Airport, en hierdoor onrechtstreeks lid van Eurocarex AISBL, die ijvert voor

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

de totstandbrenging van een hogesnelheidsgoederenvervoer per spoor met aansluiting op luchthavenknooppunten in de landen van de Europese Unie.

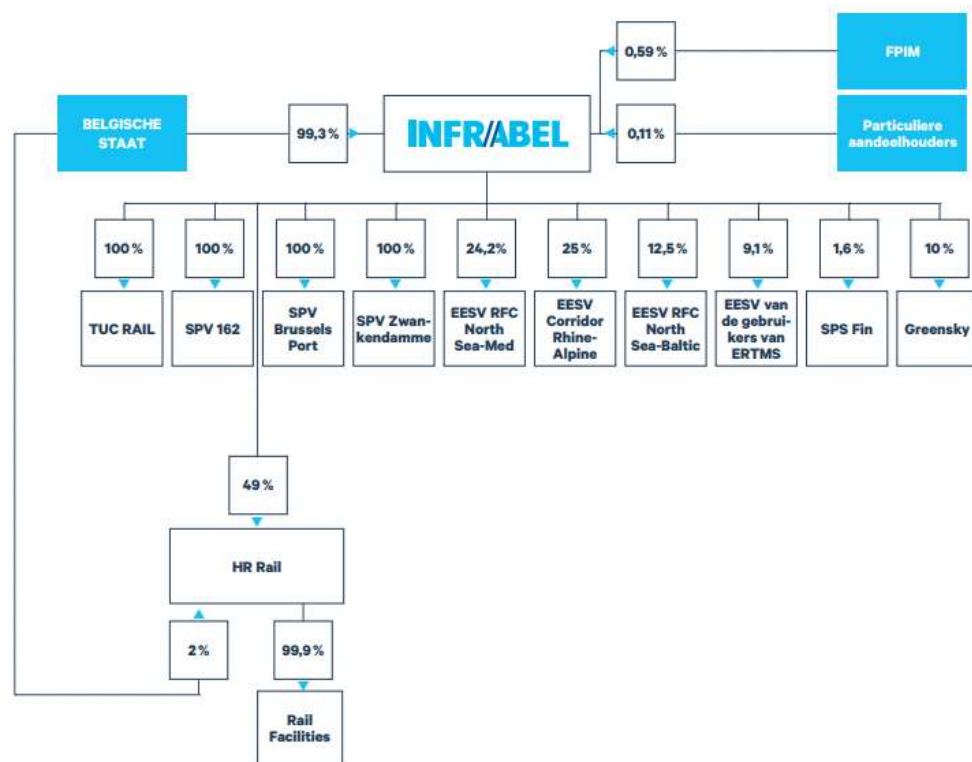
- BENOR vzw, dat actief is in het domein van de certificering en kwaliteitsborging van (gewapend) beton.
- PROCERTUS vzw, een vereniging die tot doel heeft de kwaliteit van bouwproducten en aanverwante processen en diensten op de Belgische markt te promoten, waarbij de nadruk ligt op duurzaamheid. In 2024 werden BE-CERT, OCAB-OCBS en PROBETON gefusioneerd tot PROCERTUS ASBL.
- RailNetEurope (RNE), vzw naar Oostenrijks recht, een vereniging van spoorweginfrastructuurbeheerders, toewijzende instanties en corridors voor goederenvervoer per spoor, die tot doel heeft het internationale luik van de operationele activiteiten van de infrastructuurbeheerders te bevorderen en te vergemakkelijken.
- European Rail Infrastructure Managers (EIM) AISBL, internationale vereniging van Europese spoorinfrastructuurbeheerders met als doel de verbetering en ontwikkeling van de Europese spoorweginfrastructuur, de stimulering van de ontwikkeling van een Europees spoornetwerk, de behartiging van de belangen van haar leden bij de Europese instellingen en het bieden van een platform voor de leidinggevenden van de spoorinfrastructuurbeheerders.
- Bewag Beroepsvereniging, vereniging van verschillende actoren die actief zijn op het gebied van goederenwagons en die onder andere optreedt als informatiekanaal tussen de Europese instanties en haar leden.
- Agence Ecosphère ASBL naar Frans recht, groepering van talrijke overheidsbedrijven (waaronder SNCF) en privébedrijven die actief zijn in de spoorwereld en die gericht is op innovatie voornamelijk op het gebied van logistiek spoorwagematerieel.
- Be.Face vzw, een netwerk van bedrijven die samen werken aan de maatschappelijke en professionele inschakeling van kwetsbare doelgroepen, door concrete, op de plaatselijke gemeenschap gerichte acties, die in samenwerking met de spelers op het terrein worden opgezet.
- The Shift vzw, het Belgische platform voor duurzame ontwikkeling, die het nationaal contactpunt is van de World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) en van CSR Europe.
- Voka vzw, een netwerk van Vlaamse ondernemingen.
- Voka Metropolitan vzw, een netwerk van Brusselse ondernemingen opgericht om, onder meer, de samenwerking tussen het Vlaamse en het Brusselse Gewest te bevorderen.
- AKT ASBL, de vroegere UWE ASBL, een organisatie van ondernemingen in het Waalse Gewest.
- BECI vzw, een organisatie van ondernemingen in het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest.
- CERRE vzw, een vereniging die ervoor ijvert om bij te dragen tot de verbetering van de kwaliteit van de regelgeving, met name in de sectoren energie, duurzame ontwikkeling, technologie, media, telecommunicatie en mobiliteit.
- OpenRail (i)vzw, een vereniging die tot doel heeft een samenwerkingsruimte voor innovatie te creëren om de ontwikkeling van digitale oplossingen voor de spoorwegsector, gebaseerd op open source software, te bevorderen.

Hieronder bevindt zich een overzicht van de participaties en lidmaatschappen van Infrabel⁶ met het percentage dat het in handen heeft of dat wordt vertegenwoordigd.

Onderneming	Percentage Infrabel		
	Rechtstreeks	Onrechtstreeks	Totaal
TUC RAIL NV	100,00 %		100,00 %
SPV 162 SA	100,00 %		100,00 %
SPV Zwankendamme NV	100,00 %		100,00 %
SPV Brussels Port NV	100,00 %		100,00 %
EESV Corridor Rhine-Alpine	25,00 %		25,00 %
EESV Rail Freight Corridor North Sea – Mediterranean	24,23 %		24,23 %
EESV North Sea-Baltic Rail Freight Corridor	12,50 %		12,50 %
EESV van de gebruikers van ERTMS	9,09%		9,09%
HR Rail NV van publiek recht	49,00 %		49,00 %
Rail Facilities NV		49,00 %	49,00 %
SPS FIN NV	1,58 %		1,58 %
Greensky NV	10,00 %		10,00 %
Liège-Carex ASBL	10,00 %		10,00 %
Eurocarex AISBL		2,50 %	2,50 %
BENOR VZW	2,27 %		2,27 %
PROCERTUS VZW	4,76 %		4,76 %
RNE VZW naar Oostenrijks recht	2,63 %		2,63 %
EIM AISBL	6,67 %		6,67 %
Bewag Beroepsvereniging	2,13 %		2,13 %
Agence Ecosphère ASBL naar Frans recht	0,92 %		0,92 %
Be.Face VZW	3,12 %		3,12 %
The Shift VZW	0,21 %		0,21 %
Voka VZW	0,01 %		0,01 %
Voka Metropolitan VZW	0,20 %		0,20 %
AKT ASBL	0,02 %		0,02 %
BECI VZW	0,06 %		0,06 %
CERRE VZW	2,00 %		2,00 %
OpenRail IVZW	12,50%		12,50%

⁶ De tabel toont de lijst van (i) vzw's en organisaties waarvan Infrabel werkend lid is. Infrabel is lid van andere organisaties, met name het VBO, maar is geen werkend lid. Deze andere organisaties zijn daarom niet in de tabel opgenomen.

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



Infrabel deelnemingen buiten (D)VZW's

FINANCIËLE GEGEVENS



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

In 2024 waren er geen wijzigingen in de voorstelling van de jaarrekening of in de waarderingsregels.

2. RESULTATENREKENING

RESULTATENREKENING (in miljoen €)	2023	2024
Bedrijfsopbrengsten	1.804,84	1.803,46
Omzet	1.438,18	1.369,46
- Infrastructuurheffing ⁷	468,97	481,86
- Staatsdotatie	583,89	560,88
- Diversen	385,32	326,72
Wijzigingen in de afgewerkte producten, goederen in bewerking en de bestellingen in uitvoering	-4,56	4,61
Geproduceerde vaste activa	363,85	421,34
Andere bedrijfsopbrengsten	7,37	8,05
Bedrijfskosten	1.713,62	1.709,74
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	198,23	228,33
Diverse goederen en diensten	1.510,47	1.477,69
- Personeelskosten	775,76	809,61
- Diversen	734,71	668,08
Andere bedrijfskosten	4,92	3,72
Bruto recurrent bedrijfsresultaat (REBITDA)	91,22	93,72
Niet-recurrent bedrijfsresultaat	-4,79	9,13
Afschrijvingen, waardeverminderingen en voorzieningen	-780,03	-826,28
Recurrent financieel resultaat	748,33	773,51
Niet-recurrent financieel resultaat	-0,44	0,73
 Globaal Resultaat (EBT)	54,29	50,81

⁷ Inclusief opbrengst met betrekking tot het tarief ter voorkoming van overbelastingsrisico's

In de loop van het boekjaar 2024 hebben zich een aantal gebeurtenissen voorgedaan. Zij worden hieronder toegelicht om een goed begrip van de jaarrekening mogelijk te maken:

- In het kader van het in 2022 afgesloten performantiecontract kende de overheid voor 2024 Infrabel een bijkomende exploitatiedotatie van 74,0 miljoen €₂₀₂₃ toe om Infrabel de noodzakelijke ademruimte te geven om zijn exploitatie-activiteiten naar behoren te kunnen uitvoeren.
- Het in 2022 opgestarte mechanisme ter aanmoediging van het goederenvervoer per spoor leidde ook in 2024 tot een verlies aan infrastructuurvergoeding (21,0 miljoen €, waarvan 10,1 miljoen € een bijkomende steun m.b.t. 2023 betreft die pas in 2024 werd aangewend). Deze daling in infrastructuurvergoeding werd echter gecompenseerd door een subsidie. Een gelijkaardig mechanisme werd in 2023 ingevoerd voor de effectieve trajecten van de nachttreinen op het Belgische spoorwegnetwerk van 1 januari 2023 tot en met 31 december 2024. De inkomstenderving van 0,6 miljoen € werd gecompenseerd door een subsidie.
- In 2024 heeft Infrabel zijn deelneming in de dochteronderneming CCB verkocht. De verkoop heeft een meerwaarde van 1,9 miljoen € gegenereerd.
- In 2021 werd Infrabel geconfronteerd met twee overstromingen. In 2024 werden nog steeds herstellingswerken uitgevoerd, aangezien niet alle herstellingswerken in de voorgaande jaren konden worden voltooid. De bedrijfskosten ten belope van 0,8 miljoen € werden geboekt als niet-recurrente bedrijfskosten en de investeringskosten ten belope van 0,7 miljoen € werden geboekt als materiële vaste activa. Ook in 2025 zullen nog herstellingswerken worden uitgevoerd voor een geschat bedrag van 0,5 miljoen €. Het overschot, geschat op 2,2 miljoen €, dient terugbetaald te worden aan de Belgische Staat. Dit bedrag is geboekt onder de overige schulden. Infrabel is verzekerd voor dergelijke incidenten en ontving reeds 25 miljoen € van de verzekeringsmaatschappijen. De Belgische Staat zal de eventuele resterende kosten dragen en ontving 87,7 miljoen € van het Solidariteitsfonds van de Europese Unie voor de schade door de overstromingen in België. De Belgische Staat heeft in 2021 63,2 miljoen € aan Infrabel betaald als prefinanciering. In 2023 heeft Infrabel 20,6 miljoen € hiervan terugbetaald aan de Belgische Staat.

REBITDA

Het boekjaar 2024 wordt afgesloten met een REBITDA van 93,7 miljoen €, tegenover 91,2 miljoen € in 2023, een stijging met 2,5 miljoen €.

Deze evolutie kan worden verklaard door:

- een daling van de bedrijfskosten met 3,9 miljoen € (-0,2 %),
- gedeeltelijk gecompenseerd door een daling van de bedrijfsopbrengsten met 1,4 miljoen € (-0,1 %).

De daling van de bedrijfskosten met 3,9 miljoen € kan worden verklaard door de volgende elementen:

- een daling van de overige aankopen van diensten en diverse goederen met 66,6 miljoen €, voornamelijk als gevolg van de lagere kosten voor tractie- en distributie-energie omwille van de lagere elektriciteitsprijzen, en,
- een daling van de andere bedrijfskosten met 1,2 miljoen €,
- gedeeltelijk gecompenseerd door een stijging van de personeelskosten met 33,8 miljoen €, en,
- een stijging van het verbruik van de handelsgoederen, grond- en hulpstoffen met 30,1 miljoen €.

De daling van de bedrijfsopbrengsten met 1,4 miljoen € kan worden verklaard door :

- een daling van de diverse omzet met 58,6 miljoen €, voornamelijk als gevolg van de tractie- en distributie-energie omwille van de lagere elektriciteitsprijzen,
- een verlaging van de staatsdotatie met 23,0 miljoen €, en,
- een afname van de voorraadwijziging van goederen in bewerking en afgewerkte producten met 0,5 miljoen €,
- gedeeltelijk gecompenseerd door een stijging van de geproduceerde vaste activa met 57,5 miljoen €,
- een toename van de infrastructuurheffing met 12,9 miljoen €, waarvan 19,4 miljoen € betrekking heeft op binnenlands reizigersverkeer, 2,2 miljoen € op internationaal reizigersverkeer en -8,7 miljoen € op goederenvervoer,
- een stijging van de bestellingen in uitvoering van 9,6 miljoen €, en,
- een toename van de andere bedrijfsopbrengsten met 0,7 miljoen €.

EBT

Het niet-recurrente bedrijfsresultaat bedraagt 9,1 miljoen €, tegen -4,8 miljoen € in 2023.

De afschrijvingen en kosten die betrekking hebben op de waardeverminderingen en voorzieningen bedragen 826,3 miljoen €, een stijging met 46,3 miljoen € tegenover 2023. De afschrijvingen zijn met 20,3 miljoen € toegenomen. De kosten in verband met de waardeverminderingen daalden met 8,3 miljoen €, voornamelijk als gevolg van lagere waardeverminderingen op voorraden. De kosten met betrekking tot de voorzieningen stijgen met 34,2 miljoen €, voornamelijk als gevolg van een stijging van de voorzieningen gelinkt aan het personeel, aan de juridische geschillen en aan bodemsanering.

Het recurrente financieel resultaat bedraagt 773,5 miljoen €, dat is een verhoging met 25,2 miljoen € ten opzichte van 2023. Dit resultaat bestaat enerzijds uit recurrente financiële opbrengsten ten belope van 881,1 miljoen €, waarvan 794,9 miljoen € betrekking heeft op afschrijvingen op kapitaalsubsidies, 47,2 miljoen € op ontvangen interesten en dividenden, 38,8 miljoen € op interestsubsidies en 0,2 miljoen € op andere financiële opbrengsten en, anderzijds, recurrente financiële kosten van 107,6 miljoen €, waarvan 101,6 miljoen € financiële kosten in verband met schulden, 5,5 miljoen € andere financiële kosten en 0,5 miljoen € terugname van waardeverminderingen op overige vorderingen.

Het niet-recurrente financieel resultaat bedraagt 0,7 miljoen €.

Het boekjaar 2024 wordt afgesloten met een globaal bedrijfsresultaat (EBT) van 50,8 miljoen € (2023: 54,3 miljoen €).

3. BALANS

ACTIVA (in miljoen €)	2023	2024
I. Oprichtingskosten	0,00	0,00
Vaste activa	21.203,33	21.676,28
II. Immateriële vaste activa	1.374,74	1.383,13
III. Materiële vaste activa	19.793,73	20.262,22
IV. Financiële vaste activa	34,86	30,93
Vlottende activa	3.718,62	3.808,30
V. Vorderingen op meer dan één jaar	1.445,74	1.359,10
VI. Voorraden en bestellingen in uitvoering	313,46	318,79
VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar	381,19	428,20
VIII. Thesauriebeleggingen	709,06	512,22
IX. Liquide middelen	263,32	606,61
X. Overlopende rekeningen	605,85	583,38
TOTAAL VAN DE ACTIVA	24.921,95	25.484,58
PASSIVA	2023	2024
Eigen vermogen	19.461,16	19.955,97
I. Kapitaal	770,08	770,08
II. Uitgiftepremies	299,32	299,32
III. Herwaarderingsmeerwaarden	55,16	55,13
IV. Reserves	17,17	17,17
V. Overgedragen resultaat	-73,44	-19,16
Te bestemmen resultaat van het boekjaar	54,29	50,81
VI. Kapitaalsubsidies	18.338,58	18.782,62
Voorzieningen	234,39	251,67
VII. Voorzieningen	234,39	251,67
Schulden	5.226,40	5.276,94
VIII. Schulden op meer dan één jaar	2.824,32	3.365,75
IX. Schulden op ten hoogste één jaar	1.142,32	708,06
X. Overlopende rekeningen	1.259,76	1.203,13
TOTAAL VAN DE PASSIVA	24.921,95	25.484,58

Het balanstotaal van Infrabel op 31.12.2024 bedraagt 25.484,6 miljoen €, dat is een stijging met 562,6 miljoen € tegenover vorig jaar (+ 2,3%).

De balansstructuur blijft gekenmerkt door een belangrijk aandeel vaste activa (21.676,3 miljoen €). Dit zijn voornamelijk materiële vaste activa (20.262,2 miljoen €), maar ook immateriële vaste activa (1.383,2 miljoen €), waaronder het exploitatierecht, en financiële vaste activa (30,9 miljoen €).

De toename van de immateriële en materiële vaste activa met 476,9 miljoen € is het gevolg van de in 2024 uitgevoerde investeringen ten belope van 1.288,9 miljoen €. Deze stijging wordt gedeeltelijk gecompenseerd door de afschrijvingen en waardeverminderingen op de vaste activa, en tevens door de buitendienststellingen en verkopen van vaste activa ten belope van 812,0 miljoen €.

Van die materiële vaste activa wordt een bedrag van 3,6 miljoen €, dat als voorschot op de investeringswerken werd betaald aan TUC RAIL, geboekt en voorafgenomen op de kapitaalsubsidies.

De rest van de activa bestaat uit vlottende activa (3.808,3 miljoen €) waaronder 1.787,3 miljoen € aan vorderingen, 1.118,8 miljoen € aan thesauriebeleggingen en liquide middelen, 583,4 miljoen € aan overlopende rekeningen en tenslotte, 318,8 miljoen € aan voorraden en bestellingen in uitvoering.

De stijging van de vlottende activa met 89,7 miljoen € is het gevolg van een toename van de liquide middelen met 343,3 miljoen €, van de vorderingen op ten hoogste één jaar met 47,0 miljoen €, en, van de voorraden en bestellingen in uitvoering met 5,3 miljoen €, gedeeltelijk gecompenseerd door de daling van de thesauriebeleggingen met 196,8 miljoen €, van de vorderingen op meer dan één jaar met 86,6 miljoen € en van de overlopende rekeningen met 22,5 miljoen €. Sinds eind maart 2024 kunnen geen liquide middelen meer belegd worden bij het Federaal Agentschap van de Schuld in deposito's met 48 uur vooropzeg, waardoor er een belangrijke verschuiving is van thesauriebeleggingen naar liquide middelen.

De passiva bestaan uit 19.956,0 miljoen € eigen vermogen, waarvan 18.782,6 miljoen € aan kapitaalsubsidies, en voorts 251,7 miljoen € voorzieningen en 5.276,9 miljoen € aan schulden, waarvan voor 3.365,7 miljoen € aan (bruto) schulden op lange termijn, voor 708,1 miljoen € aan schulden op korte termijn en voor 1.203,1 miljoen € aan overlopende rekeningen.

Het eigen vermogen steeg met 494,8 miljoen € als gevolg van de stijging van de kapitaalsubsidies met 444,0 miljoen € en het resultaat van het boekjaar van 50,8 miljoen €.

De voorzieningen stegen met 17,3 miljoen €, voornamelijk door hogere voorzieningen voor juridische geschillen en milieuverplichtingen.

De toename van de schulden met 50,6 miljoen € is het resultaat van een stijging van de schulden op lange termijn met 541,4 miljoen €, gedeeltelijk gecompenseerd door een daling van de schulden op korte termijn met 434,3 miljoen € en van de overlopende rekeningen met 56,6 miljoen €. De stijging van de schulden op lange termijn en de daling van de schulden op korte termijn zijn voornamelijk het gevolg van de herfinanciering op lange termijn van een schuld op korte termijn van 500 miljoen € die in 2024 verviel.

De daling van de overlopende rekeningen is hoofdzakelijk toe te schrijven aan een minder hoge verdiscontering van de vorderingen op de Staat met betrekking tot de PPS Diabolo en de PPS Liefkenshoek Rail Link als gevolg van de daling van de nominale bedragen van deze vorderingen.

4. BESTEMMING VAN HET RESULTAAT

Het te bestemmen resultaat bedraagt :

Het te bestemmen resultaat van het boekjaar	50.812.709,18 €
Het overgedragen resultaat van het voorgaande boekjaar	-19.155.387,29 €
Het te bestemmen resultaat	31.657.321,89 €

De raad van bestuur stelt de volgende bestemming van het resultaat voor::

Toewijzing aan de wettelijke reserve	1.582.866,09 €
Overdracht naar het volgende boekjaar	30.074.455,80 €

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

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

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

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

LIQUIDITEITSRISICO

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

WISSELKOERSRISICO

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

RENTERISICO

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

KREDIETRISICO

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

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

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

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

6. BIJKOMENDE AAN DE COMMISSARISSEN TOEVERTROUWDE OPDRACHTEN

Tijdens het boekjaar 2024 werd een bijkomende controleopdracht toevertrouwd aan de commissarissen, met name de opmaak van een bijzonder verslag voor de FSMA betreffende de naleving van de verplichtingen die voortvloeien uit de Verordening 648/2012 van 4 juli 2012 (“EMIR obligation”) ten belope van 5.985,04 €. Er werd ook een opdracht in het kader van belastingsadvies uitgevoerd ten belope van 5.988,50 €.

CORPORATE GOVERNANCE

A full-page photograph of a railway worker in the foreground, smiling at the camera. He is wearing a bright yellow high-visibility jacket with reflective silver stripes, a blue beanie, and glasses. He is operating a yellow and black track maintenance tool. In the background, two other workers in similar high-visibility gear are working on the tracks. The scene is set outdoors on a railway track with gravel and concrete sleepers, with green foliage in the distance.

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

1. RAAD VAN BESTUUR

a. Samenstelling

De raad van bestuur is als volgt samengesteld:

De heer Jan CORNILLIE	Voorzitter van de raad
De heer Benoît GILSON	Gedelegeerd bestuurder
De heer Herman DE BODE	Bestuurders
De heer Antoine DE BORMAN	
De heer Pier ERINGA	
Mevrouw Anne-Sophie GILLAIN	
De heer Ruben LECOK	
Mevrouw Brigitte PINTE	
Mevrouw Sylvianne PORTUGAELS	
De heer Pierre PROVOST	
De heer Karel STESENS	
De heer Bart VANDENBERGHE	
Mevrouw Virginie WISLEZ	
Mevrouw Durkadin YILMAZ	

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

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

Hun mandaat liep tot en met 31 december 2022. Er werden nog steeds geen nieuwe vertegenwoordigers bij KB benoemd; bijgevolg blijven ze hun mandaat verder uitoefenen tot in hun vervanging wordt voorzien en dit om de continuïteit te verzekeren.

Hoofdfunctie die in 2024 buiten Infrabel uitgeoefend werd door de niet-uitvoerende bestuurders

De heer Jan CORNILLIE	Global Head Advisory Services 3E
De heer Herman DE BODE	Voorzitter van het MuHKA (Museum van Hedendaagse Kunst Antwerpen)
De heer Antoine DE BORMAN	Directeur-Generaal Perspective.brussels
De heer Pier ERINGA	Voorzitter Raad van commissarissen Schouwburg Orpheus Apeldoorn, Voorzitter Stichting Open Nederland, Voorzitter Raad van Bestuur Gelre ziekenhuizen Apeldoorn
Mevrouw Anne-Sophie GILLAIN	Hoofd van de financiële afdeling Regie der Gebouwen
De heer Ruben LECOK	Directeur van de cel algemeen beleid van de eerste minister

Mevrouw Brigitte PINTE	Adviseur in de cel Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid in het kabinet van de minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid
Mevrouw Sylvianne PORTUGAELS	Algemeen directeur van CHR Citadelle (Luik)
De heer Pierre PROVOST	Directeur van de cel algemeen beleid van de minister van Pensioenen en Maatschappelijke Integratie, belast met Personen met een beperking, Armoedebestrijding en Beliris.
De heer Karel STESENS	Gepensioneerd
De heer Bart VANDENBERGHE	Directeur Inhoud en Politiek bij de CD&V - Politiek secretaris (tot 13/03/2023) - Algemeen directeur van Woonzorgcentrum OLV - Groep van Assistentiewoningen "De Varent"
Mevrouw Virginie WISLEZ	Lid van het directiecomité van de Opérateur de Transport de Wallonie (Walse vervoersoperator TEC)
Mevrouw Durkadin YILMAZ	Senior project manager duurzame energie bij Storm

b. Benoeming van de bestuurders

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

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

De raad van bestuur bevat drie vertegenwoordigers van de gewestelijke overheden, met dien verstande dat

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

c. Werking

In 2024 vergaderde de raad van bestuur 10 keer.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DELEGATIES VAN BEVOEGDHEDEN

De laatste versie van het “Reglement voor bevoegdheids(sub)delegaties en voor handtekeningbevoegdheden” werd goedgekeurd door de raad van bestuur van 28 november 2023 en gepubliceerd in de bijlagen van het Belgisch Staatsblad van 12 februari 2024.

SCHRIFTELIJK GENOMEN BESLISSINGEN

De beslissingen van de raad van bestuur kunnen worden genomen met eenparig schriftelijk akkoord van de bestuurders, die daartoe hun handtekeningen plaatsen op één document of op meerdere exemplaren van één document.

Het eerste lid is niet van toepassing op de vaststelling van de jaarrekening, de aanwending van het toegestane kapitaal, noch op de goedkeuring van het beheerscontract tussen de Staat en de vennootschap of enige wijziging hiervan alsook de beslissingen die een notariële akte vereisen. (artikel 28 van de statuten).

In de loop van 2024 maakte de raad geen gebruik van deze procedure.

STRIJDIG BELANG VAN VERMOGENSRECHTELIJKE AARD

In 2024 werd de procedure zoals voorgeschreven in artikel 7:96 WVV: *“wanneer een bestuurder een rechtstreeks of onrechtstreeks belang van vermogensrechtelijke aard heeft dat strijdig is met het belang van de vennootschap naar aanleiding van een beslissing of een verrichting die tot de bevoegdheid behoort van de raad van bestuur, moet de betrokken*

bestuurder dit mededelen aan de andere bestuurders vóór de raad van bestuur een besluit neemt.”, niet toegepast.

CHARTER VAN DE BESTUURDER

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

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

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

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

COMITÉS VAN DE RAAD VAN BESTUUR

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

2. AUDITCOMITÉ

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

a. Samenstelling

Het Comité is als volgt samengesteld:

De heer Pierre PROVOST	Voorzitter
Mevrouw Anne-Sophie GILLAIN	Leden
De heer Bart VANDENBERGHE	
De heer Pier ERINGA	

Overeenkomstig art. 3:6 §1, 9° van het WVV, moet het jaarverslag de onafhankelijkheid en bekwaamheid in boekhoudkundige en audit-aangelegenheden van ten minste één lid van het auditcomité aantonen.

De heer Pierre PROVOST beschikt over kennis op budgettair vlak en op het vlak van financiële analyse, aan- gezien hij een diploma in de economie heeft behaald en in verschillende kabinetten op zowel federaal als gewestelijk niveau belast is geweest met sociaal-economische en budgettaire aangelegenheden;

Mevrouw Anne-Sophie GILLAIN beschikt over een grote deskundigheid op het vlak van financiële analyse en op budgettair vlak, aangezien zij verantwoordelijk was voor het budget en de boekhouding van de gevangenis van Ittre en vervolgens binnen de FOD Justitie verantwoordelijk was voor het budget, de aankopen en de boekhouding van de Belgische gevangenen. Zij was ook kabinetsadviseur op federaal niveau belast met de opvolging van het budget van de FOD Mobiliteit (met inbegrip van de dotaties aan de NMBS en Infrabel) in het kabinet van de minister van Begroting. Ze is momenteel hoofd van de Financiële afdeling bij de Regie der Gebouwen.

De heer Bart VANDENBERGHE, handelsingenieur van opleiding, beschikt over alle vereiste bekwaamheden inzake budget en financiële analyse, gelet op, enerzijds, zijn opleiding als handelsingenieur en anderzijds zijn ervaring als fractiemedewerker op het gebied van financiën en begroting in de Kamer van Volksvertegenwoordigers, als kabinetschef van de staatssecretaris voor de Coördinatie van de Fraudebestrijding, vice-voorzitter van het college voor de strijd tegen de fiscale en sociale fraude, secretaris van het ministerieel comité voor de strijd tegen de fiscale en sociale fraude en ten- slotte regeringscommissaris voor Begroting bij de Nationale Loterij.

De heer Pier ERINGA was CEO van het bedrijf Transdev Nederland, en daarvoor president-directeur van ProRail, het Nederlandse overheidsbedrijf verantwoordelijk voor het beheer van de nationale spoorinfrastructuur. Hij heeft ook voor de Nederlandse spoorwegen gewerkt. Als gevolg daarvan heeft hij via deze verschillende ervaringen competenties op het gebied van financieel beheer verworven.

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

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

b. Werking

In 2024 vergaderde dit comité 5 keer.

c. Bevoegdheden

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

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

De bevoegdheden van het auditcomité worden vastgelegd in artikel 7 van het Charter van het Auditcomité, waarvan de laatste wijziging werd goedgekeurd door de raad van bestuur van 25 juni 2024. Het auditcomité verleent ondersteuning aan de raad van bestuur, en oefent, in het bijzonder, de volgende (niet exhaustieve) activiteiten uit:

1. Beheer van de risico's, interne controle en compliance
 - Evalueren van de efficiëntie en de effectiviteit van de systemen voor risico- identificatie, - evaluatie, -beheersing en -rapportering;
 - Evalueren van de efficiëntie en de effectiviteit van het internecontrolesysteem;
 - Evalueren van de procedures met betrekking tot de fraudepreventie en -detectie, de bescherming van de activa en het voorkomen van misbruiken;
 - Evalueren van de efficiëntie en effectiviteit van de systemen die werden ingevoerd om de naleving van wetten, decreten, besluiten, reglementeringen en richtlijnen van de overheden alsook van interne reglementen en procedures te waarborgen;
 - Evalueren van het performancemanagementsysteem.
2. Financiële verslaggeving
 - Overgaan tot het voorafgaand onderzoek van en een advies verstrekken over het ontwerp van de jaarrekening, de halfjaarlijkse resultaten en, in voorkomend geval, de kwartaalresultaten voordat ze aan de raad van bestuur worden voorgelegd;
 - Tenminste veertien dagen vóór de vergadering waarop de raad van bestuur de jaarrekeningen vaststelt, legt de raad deze rekeningen voor advies voor aan het auditcomité;
 - Toezien op de integriteit van de financiële informatie en de relevantie, het consequente karakter en de bestendigheid van de boekhoudkundige principes en regels gebruikt bij de opstelling van de rekeningen, en eender welke tekortkoming ten opzichte van deze regels kenbaar maken;
 - Toezien op de conformiteit met de boekhoudkundige regelgeving.

3. Interne audit

- Het door de verantwoordelijke van de Interne Audit voorbereide auditplan evalueren en goedkeuren;
- Waken over de onafhankelijkheid en de objectiviteit van de Interne Audit. De verantwoordelijke van de Interne Audit rapporteert functioneel rechtstreeks aan het auditcomité en administratief aan de CEO. Vóór elk auditcomité heeft de verantwoordelijke van de Interne Audit een persoonlijke meeting met de voorzitter van het auditcomité. De verantwoordelijke van de Interne Audit kan op elk ogenblik contact opnemen met de voorzitter van het auditcomité;
- Kennis nemen en onderzoeken van de besluiten en voornaamste aanbevelingen die in de verslagen van zekerheidsverstreckende opdrachten geformuleerd zijn.
- Kennis nemen van verslagen van raadgevende opdrachten;
- Waken over de opvolging van de uitvoering van de aanbevelingen die door het management aanvaard werden;
- Evalueren van de interne audit-functie;
- Goedkeuren van de structuur van de Interne Audit van Infrabel, zijn budget, personeelssterkte en materiële ondersteuning;
- Verstrekken van een gemotiveerd advies aan de raad van bestuur over de aanstelling en de eventuele vervanging van de verantwoordelijke van de Interne Audit na advies van het benoemings- en bezoldigingscomité;
- Samen met de CEO en de verantwoordelijke van de Interne Audit het Charter van de Interne Audit goedkeuren.

4. Externe audit

- Kennisnemen van de door het college van commissarissen opgestelde verslagen (certificering van de jaarrekeningen en het rapport aan de raad van bestuur over de naleving van de reglementering op overheidsopdrachten);
- Onderzoeken van de aard, kwaliteit en omvang van de werkzaamheden van het college van commissarissen;
- Onderzoeken van de conclusies die uit de werkzaamheden van het college van commissarissen voortvloeien (de management letter);
- Verstrekken van een gemotiveerd advies aan de raad van bestuur over de benoeming en de eventuele herbenoeming van de revisoren evenals over hun honoraria;
- Waken over de onafhankelijkheid van de commissarissen.

5. Niet-controlediensten

- Toestemming geven aan een lid van het College van Commissarissen of een lid van zijn netwerk om deel te nemen aan een procedure voor de toekenning van niet-controlediensten. De raad van bestuur wordt op de hoogte gebracht van de beslissing van het Auditcomité via de rapportering waarnaar verwezen wordt in punt 8 van het charter van het Auditcomité.

3. BENOEMINGS- EN BEZOLDIGINGSCOMITÉ

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

a. Samenstelling

Het Comité is als volgt samengesteld :

De heer Jan CORNILLIE

Voorzitter

De heer Benoît GILSON

Leden

Mevrouw Sylvianne PORTUGAELS

De heer Ruben LECOK

b. Werking

In 2024 vergaderde het comité 2 keer.

c. Bevoegdheden

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

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

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

4. DIRECTIECOMITÉ

a. Wettelijke grondslag

Het Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen' (WVV) voorziet voor de naamloze vennootschappen in de uitbreiding van het duaal bestuursmodel en de gelijktijdige afschaffing van het wettelijk geregeld directiecomité. De naamloze vennootschappen moeten bij de eerstvolgende statutenwijziging, die uiterlijk op 1 januari 2024 moet gebeuren, in de statuten een keuze maken tussen twee bestuursvormen: het monistische bestuursmodel en het duaal bestuursmodel met een directieraad en een raad van toezicht.

Infrabel heeft op de buitengewone algemene vergadering van 18 mei 2022 zijn statuten aangepast⁸ aan het Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen' (WVV). Evenwel heeft de algemene vergadering van Infrabel voornoemde keuze niet gemaakt, omdat Infrabel, als overheidsonderneming, onderworpen is aan een sui generis-regeling voorzien in de Wet van 21 maart 1991 en bijgevolg is de bestuursvorm aan te houden die in die wet voorzien is.

Dit impliceert ook het bestaan van een directiecomité. Daarom wordt voor wat betreft het directiecomité uitdrukkelijk in de statuten vermeld dat dit opgericht is overeenkomstig artikelen 19 en 20 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

b. Samenstelling

Het directiecomité is als volgt samengesteld:

De heer Benoît GILSON	Gedelegeerd bestuurder
De heer Jochen BULTINCK	Chief Operation Officer
Mevrouw Ann BILLIAU	Chief Client Officer
Mevrouw Christine VANDERVEEREN	Chief Financial Officer

c. Geldende regels voor hun benoeming en ontslag

De directeurs-generaal worden benoemd door de raad van bestuur, op voorstel van de gedelegeerd bestuurder en na het advies te hebben ingewonnen van het benoemings- en bezoldigingscomité. Ze worden ontslagen door de raad van bestuur (artikel 208 van de wet van 21 maart 1991).

d. Werking

In 2024 vergaderde het directiecomité 34 keer. Daarnaast werd er viermaal gebruik gemaakt van de schriftelijke procedure.

e. Bevoegdheden

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

⁸ Deze statutenwijziging werd goedgekeurd bij een in Ministerraad overlegd Koninklijk Besluit dd. 19 maart 2023 (B.S., 11 april 2023)

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

f. Vertegenwoordiging

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

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

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

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

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

g. Voorbereiding van de beslissingen

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

- Mevrouw Anna Marlene KLOMPENHOUWER, Chief Procurement, Production & Supply Chain
- De heer Eric MERCIER, Chief Digital Officer
- Mevrouw Lucia VAN LAER, Chief Strategy, Innovation, Communication & Public Affairs Officer
- De heer Nico VAN WIJK, Chief Talent Officer

5. CONTROLE

a. Regeringscommissarissen

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

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

Ze waken over de naleving van de wet, de statuten en het beheerscontract. Zij zien erop toe dat het beleid van Infrabel, inzonderheid het beleid met toepassing van artikel 13, de uitvoering van de openbaredienstopdracht niet in het gedrang brengt (artikel 213 § 2 van de wet van 21 maart 1991).

Elke regeringscommissaris brengt verslag uit bij de minister onder wie hij ressorteert. De regeringscommissarissen brengen verslag uit aan de minister van Begroting aangaande alle beslissingen van de raad van bestuur of het directiecomité die een weerslag hebben op de algemene uitgavenbegroting van de Staat (artikel 213 § 2 van de wet van 21 maart 1991).

Iedere regeringscommissaris tekent binnen een termijn van vier werkdagen beroep aan bij de minister onder wie hij ressorteert, tegen elke beslissing van de raad van bestuur of van het directiecomité die hij strijdig acht met de wet, de statuten of het beheerscontract of waarvan hij oordeelt dat zij nadeel kan berokkenen aan de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst van Infrabel. Iedere regeringscommissaris kan, binnen dezelfde termijn, beroep aantekenen tegen elke beslissing tot verhoging van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Het beroep is opschortend (artikel 213 § 4 van de wet van 21 maart 1991).

De regeringscommissarissen bij Infrabel waren:

Mevrouw Tanja BRUYNSEELS	Benoemd bij KB van 20 oktober 2022 (vanaf 25/10/2022)
De heer Kurt VAN RAEMDONCK ⁹	Benoemd bij KB van 24 december 2020

VERGOEDING

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

Voor het boekjaar 2024 werden de volgende vergoedingen uitgekeerd:

- Het geïndexeerde forfaitaire deel bedraagt € 4.643,31, als volgt betaald:
 - van januari tot mei (=x2,0399), € 382,48 bruto/maand;
 - van juni tot december (=x2,0807), € 390,13 bruto/maand;

⁹ Mevrouw Goele JANSSEN is benoemd tot plaatsvervangend regeringscommissaris (KB van 24/12/2020, BS 31/12/2020)

- Het geïndexeerde variabele loon bedraagt 9.286,65 € bruto/jaar, verhoudingsgewijs met de aanwezigheid op de raad van bestuur betaald.

	Forfaitair	Variabel	Totaal
Mme. Tanja BRUYNSEELS regeringscommissaris	4643,31€	9286,70€	13930,01€
M. Kurt VAN RAEMDONCK Regeringscommissaris	4643,31€	8358,03€	13001,34€

b. College van Commissarissen

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

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

Op voorstel van de raad van bestuur van 20 december 2022 en het strategisch bedrijfscomité van 15 maart 2023 heeft de algemene vergadering van 17 mei 2023 ingestemd met de aanduiding van de firma's KPMG Bedrijfsrevisoren en BDO Bedrijfsrevisoren, respectievelijk vertegenwoordigd door de heer Tanguy LEGEIN en de heer Michaël DELBEKE, als commissarissen-revisoren voor de controle van de statutaire en geconsolideerde jaarrekeningen voor de boekjaren 2023, 2024 en 2025. Hun mandaat loopt tot aan de gewone algemene vergadering van 2026.

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

De leden van het college zijn:

De vennootschap KPMG	Vertegenwoordigd door dhr. Tanguy LEGEIN
De vennootschap BDO	Vertegenwoordigd door dhr. Michaël DELBEKE
De heren Pierre RION en Rudi MOENS	Adviseurs bij het Rekenhof

6. MANDATEN IN DE DOCHTERONDERNEMINGEN EN VENNOOTSCHAPPEN MET DEELNEMING

De leden van de beheersorganen en het personeel van het bedrijf oefenden tijdens het jaar 2024 mandaten uit binnen de vennootschappen, groepen en organismen binnen dewelke het bedrijf participaties bezit of waarvoor zij bijdraagt aan de werking, en waar deze personen op haar voorstel werden aangewezen.

a. Personeelsleden van infrabel die een mandaat van bestuurder of vaste vertegenwoordiger hebben in de raad van bestuur van de (i)vzw waarvan infrabel effectief lid is

Mevrouw Ann BILLIAU	Bestuurder TUC RAIL
De heer Michaël DIERICKX	Voorzitter EESV Rail Freight Corridor North Sea-Mediterranean, Effectief lid (vaste vertegenwoordiger) EIM, Effectief lid (vaste vertegenwoordiger) Voka, Effectief lid (vaste vertegenwoordiger) Voka Metropolitan, Effectief lid (vaste vertegenwoordiger) UWE, Effectief lid (vaste vertegenwoordiger) BECI
De heer Jochen BULTINCK	Vice-voorzitter TUC RAIL, Voorzitter CCB tot 16 december 2024, Voorzitter Woodprotect Belgium tot 16 december 2024
Mevrouw Christine VANDERVEEREN	Bestuurder TUC RAIL, Voorzitter SPV 162, Voorzitter SPV Zwankendamme, Voorzitter SPV Brussels Port, Bestuurder (vaste vertegenwoordiger) Rail Facilities, Bestuurder (vaste vertegenwoordiger) SPS Fin, Bestuurder (vaste vertegenwoordiger) Greensky, Bestuurder CCB tot 16 december 2024, Bestuurders Woodprotect Belgium tot 16 december 2024
De heer Eric MERCIER	Bestuurder TUC RAIL
Mevrouw Cecilia MAES	Bestuurders SPV Zwankendamme, Bestuurder SPV 162, Bestuurder SPV Brussels Port
De heer Koen DE WITTE	Bestuurder SPV Zwankendamme, Bestuurder SPV 162, Bestuurder SPV Brussels Port, Bestuurder CCB tot 16 december 2024, Bestuurder Woodprotect Belgium tot 16 december 2024
De heer Michel GEUBELLE	Bestuurder van het EESV Corridor Rhine- Alpine, Lid van de Management Board van het EESV Rail Freight Corridor North Sea- Mediterranean, Bestuurder van het EESV Rail Freight Corridor North Sea-Baltic, Vice-Voorzitter RailNetEurope
De heer Benoît GILSON	Voorzitter TUC RAIL, Bestuurder (vaste vertegenwoordiger) Liège-Carex, Bestuurder HR Rail, Bestuurder van het EESV Rail Freight Corridor North Sea-Mediterranean
De heer Pierre DELSEMME	Bestuurder CCB tot 16 december 2024, Bestuurder Woodprotect Belgium tot 16 december 2024
De heer Marc WAEYENBERGH	Bestuurder CCB tot 16 december 2024, Bestuurder Woodprotect Belgium tot 16 december 2024, Bestuurder

	(vaste vertegenwoordiger) BE-CERT
De heer Didier VAN DE VELDE	Bestuurder (vaste vertegenwoordiger) BENOR, Bestuurder (vaste vertegenwoordiger) OCAB-OCBS, Bestuurders ((vaste vertegenwoordiger) PROBETON, Bestuurder (vaste vertegenwoordiger) PROCERTUS
Mevrouw Corine ATHAS	Effectief lid (vaste vertegenwoordiger) Be.Face, Effectief lid (vaste vertegenwoordiger) The Shift
Mevrouw Jolien DE TROCH	Effectief lid (vaste vertegenwoordiger) CERRE
De heer Alain FAYT (tot 30 juni 2024)	Effectief lid (vaste vertegenwoordiger) BEWAG,
De heer Vincent BOURGOIS (van 1 juli 2024)	Effectief lid (vaste vertegenwoordiger) Agence Ecosphère (tot juni 2024)
De heer Hans MENSCHAERT	Effectief lid (vaste vertegenwoordiger) van het EESV des Utilisateurs d'ERTMS

b. Governance charter van de dochterondernemingen

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

DIT ZIJN DE KERNPUNTEN VAN HET CHARTER:

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

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

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

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

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

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

2. Bezoldigingen

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

REMUNERATIE-VERSLAG



0. REMUNERATIEBELEID

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

RAAD VAN BESTUUR

DE GEHANTEERDE PROCEDURE IS CONFORM ARTIKEL 209, §2 VAN DE WET VAN 21 MAART 1991 BETREFFENDE DE HERVORMING VAN SOMMIGE ECONOMISCHE OVERHEIDSBEDRIJVEN:

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

DIRECTIECOMITÉ

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

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

REMUNERATIEBELEID DAT WERD GEHANTEERD TIJDENS HET DOOR HET JAARVERSLAG BEHANDELDE BOEKJAAR

RAAD VAN BESTUUR

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

Deze zitpenningen bedragen:

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

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

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

Deze zitpenningen bedragen:

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

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

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

CHIEF EXECUTIVE OFFICER

Als tegenprestatie voor de uitoefening van zijn mandaat, ontvangt de CEO een vaste verloning en een maandelijkse functievergoeding, vakantiegeld, jaarpremie, evenals een variabele beheersbonus. De bezoldiging is in overeenstemming met de afspraken die in 2014 met de voogdijoverheid werden gemaakt, meer bepaald een vaste vergoeding van 230.000 € en maximaal 60.000 € variabele vergoeding per jaar. Deze bedragen worden geïndexeerd.

DIRECTIECOMITÉ

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

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

Alle kosten die de directeuren-generaal en de CEO maken voor de uitoefening van hun mandaat zijn voor rekening van Infrabel.

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

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

TERUGVORDERINGSBEPALINGEN

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

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

I. TOTALE BEZOLDIGING

BESTUURDERSVERGOEDINGEN EN ANDERE VOORDELEN VAN DE NIET-UITVOERENDE BESTUURDERS EN UITVOERENDE MANAGERS IN HUN HOEDANIGHEID VAN LID VAN DE RAAD MET BETREKKING TOT HET BOEKJAAR DAT DOOR HET BEHEERSVERSLAG WORDT BEHANDELD

Naam	Aanwezigheid op de vergaderingen van de raad en de comités van Infrabel			(Bruto)bezoldiging van de bestuurders
	Raad (totaal: 10).	Audit-comité (totaal: 5).	Benoemings- en bezoldigingscomité (totaal: 2).	Raad en andere comités (€)
Jan CORNILLIE	10/10		2/2	€ 33.000,04
Herman DE BODE	5/10			€ 16.099,96
Antoine DE BORMAN	9/10			€ 18.099,96
Pier ERINGA	5/10	0/5		€ 16.099,96
Anne-Sophie GILLAIN	10/10	5/5		€ 20.599,96
Ruben LECOK	9/10		2/2	€ 18.899,96
Sylvianne PORTUGAELS	10/10		2/2	€ 19.399,96
Brigitte PINTE	9/10			€ 18.099,96
Pierre PROVOST	9/10	5/5		€ 20.099,96
Karel STESENS	10/10			€ 18.599,96
Bart VANDENBERGHE	10/10	5/5		€ 20.599,96
Virginie WISLEZ	9/10			€ 18.099,96
Durkadin YILMAZ	8/10			€ 17.599,96

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

EVALUATIECRITERIA VOOR DE VERGOEDING VAN DE UITVOERENDE MANAGERS GEBASEERD OP PRESTATIES

De raad van bestuur van 28 februari 2023 heeft, op voorstel van het benoemings- en bezoldigingscomité, de nieuwe berekeningsmethodologie voor de beoordeling van de doelstellingen voor 2023 van de leden van het directiecomité goedgekeurd. Deze nieuwe methodologie is rechtstreeks gekoppeld aan de nieuwe indicatoren van het Performantiecontract van Infrabel dat de raad van bestuur op 20 december 2022 en de regering op 23 december 2022 heeft goedgekeurd. (zie Koninklijk besluit van 26 december 2022 houdende goedkeuring van het performantiecontract gesloten tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht Infrabel, B.S., 10 januari 2023.)

De raad van bestuur van 28 november 2023 heeft, op voorstel van het benoemings- en bezoldigingscomité, voor 2024 dezelfde indicatoren, overgenomen.

Van de 15 indicatoren uit het performantiecontract kunnen er 12 gebruikt worden voor de doelstellingen 2024 in het kader van het performance management. Dezelfde streefwaarden

worden gebruikt als in het performantiecontract, waarbij per jaar progressieve objectieven voorgesteld worden.

Daarbij wordt een vereenvoudigde weging voorgesteld, waarbij iedere indicator hetzelfde gewicht heeft, namelijk 1/12^{de} van het geheel.

Categorie	ID	Benaming	weging
Safety	S.IP1	Veiligheid van de reizigers	3/12
	S.IP2	Veiligheid van het Infrabel-personeel	
	S.IP3	Apperatuur met ETCS- net (in 2028: van PI naar II)	
Klantenrelatie	CR.IP1	Tevredenheid klantenrelatie	2/12
	CR.IP2	Tevredenheid klanten goederenvervoer	
Capacity	C.IP1	Percentage tijdig gepubliceerde eerste versies van de bulletins voor rijpdaanpassingen (in 2028: van PI naar II)	1/12
Punctuality	P.IP2	Minuten vertraging aangerekend aan Infrabel - reizigersverkeer	2/12
	P.IP3	Minuten vertraging aangerekend aan Infrabel - goederenverkeer	
CSR	CSR.IP1	Vermindering CO2-uitstoot	1/12
Asset management	AM.IP2	Indicator voor snelheidsbeperkingen wegens slecht staat van de infrastructuur	1/12
Finance	F.IP.1	Uitvoeringsgraad van de investeringen	2/12
	F.IP.2	Naleving van het exploitatiebudget	

De drie niet weerhouden indicatoren zijn:

Punctuality	P.IP1	Gezamenlijke stiptheidsgraad (met de NMBS)	Deze indicator is te sterk afhankelijk van de gedeeltelijke verantwoordelijkheid van de NMBS en wordt daarom niet gehandhaafd	0
Asset management	AM.IP1	Percentage meting staat assets	De raad van bestuur van 26 november 2024 heeft beslist deze toe te passen vanaf het performance management voor 2025.	0
Accessibility	A.IP1	Aantal autonoom toegankelijke stations (met de NMBS)	De indicator "Toegankelijkheid" is te veel afhankelijk van de deelverantwoordelijkheid van de NMBS en wordt dus niet behouden.	0

Door de opname van een bijkomende indicator voor Asset Management in 2025, wanneer die in performancemodus komt, zou het gewicht van elke indicator evolueren naar 1/13.

Bij de mid-term review van het performantiecontract (2028) zal een nieuwe evaluatie worden gemaakt, afhankelijk van de validering van nieuwe performance-indicatoren en het verdwijnen van huidige indicatoren.

Voor elke indicator zal een score tussen 0 en 3 progressief bepaald worden naar gelang van de performance die voor de Target-waarde en de remediëringswaarde werd behaald.

De eindscore wordt bepaald door de som van de scores per indicator. Dit aan de KPI gekoppelde percentage weegt voor 80% door in de totale performancemeting, 20% blijft discretionair.

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

Op individuele basis en m.b.t. het door het jaarverslag behandelde boekjaar: de vergoeding die wordt betaald aan de CEO.

VERGOEDING VAN DE CEO VOOR HET DOOR HET JAARVERSLAG BEHANDELDE BOEKJAAR

Naam	Benoît GILSON
Statuut	De voorschriften van art. 209 van de wet van 21 maart 1991 voor de leden van het directiecomité (Deel 6) zijn ook van toepassing op de CEO.
Vaste vergoeding¹⁰	€ 295.447,23 brutovergoeding
Variabele vergoeding	€ 77.618,74 voor de periode van 1 januari 2024 tot 31 december 2024 en uit te betalen in 2025)
TOTAAL	€ 373.065,97 brutovergoeding
Ratio vast/ Variabel	79,19 % vast en 20,81 % variabel
Pensioen	De bijzondere overeenkomst voorziet in een groepsverzekering die gewoonlijk geldt in het reglement betreffende verzekeringen dat van toepassing is op de contractuele hogere kaderleden van de Belgische Spoorwegen. Werkgeversbijdrage betaald tijdens het prestatiejaar: € 34.454,66 ¹¹
Andere voordelen	Bedrijfswagen voor € 4091,07
Uitzonderlijke componenten	Geen
Aan de CEO betaalde langetermijn-cashbonus met betrekking tot het boekjaar	Geen

Op globale basis en m.b.t. het door het jaarverslag behandelde boekjaar: de vergoeding wordt betaald aan de andere leden van het uitvoerend management.

DE LEDEN VAN HET DIRECTIECOMITE, MET UITZONDERING VAN DE CEO

Statuut	De leden van het directiecomité kunnen contractueel of statutair zijn.
----------------	--

¹⁰ Vaste vergoeding = wedde + functievergoeding + toelage op tweetaligheid + jaarpremie + vakantiegeld

¹¹ Theoretische berekening van de bonus die in 2024 wordt betaald, op basis van een raming van het jaarlijkse referentieloon voor 2023; deze bonus zal worden aangepast wanneer de verzekeraar bij het jaarlijkse verstrijken van het contract een verklaring aflegt op basis van de definitieve lonen voor 2024.

	Conform art. 209 van de wet van 21 maart 1991 worden de rechten, met inbegrip van de bezoldiging, en plichten van de CEO en van de andere leden van het directiecomité, enerzijds, en van Infrabel, anderzijds, geregeld door een bijzondere overeenkomst tussen de partijen.
	Voor de statutaire personeelsleden: deze bijzondere overeenkomst voorziet dat de algemeen directeur, voor de duur van zijn mandaat, verlof zonder wedde krijgt, met behoud van zijn rechten op bevordering, loonsverhoging en pensioen. Conform de HR-regels bepaald door HR-Rail, behouden de leden hun graad en worden ze belast met de functie van directeur-generaal.
	Voor de contractuele personeelsleden: deze bijzondere overeenkomst voorziet, voor de duur van het mandaat, in de opschorting van het contract van onbepaalde duur die van toepassing was voor de benoeming in de hoedanigheid van lid van het directiecomité. Na het verstrijken van het mandaat treedt de arbeidsovereenkomst onmiddellijk in werking.
Vaste vergoeding¹²	€ 723.906,87 bruto
Variabele vergoeding	€ 194.046,84 voor de periode van 1 januari 2024 tot 31 december 2024 en uit te betalen in 2025)
TOTAAL	€ 917.953,71
Ratio vast/ Variabel	78,86 % vast en 21,14 % variabel
Pensioen	<u>Voor de statutaire personeelsleden:</u> Er is geen aanvullend pensioenplan voorzien. Er is ook geen groepsverzekering voorzien. In geval van pensionering of overlijden, tijdens of na de uitoefening van het mandaat, zal de wedde die als basis dient voor de berekening van het rustpensioen (of overlevingspensioen) van degene die de functies van directeur-generaal uitoefent of uitgeoefend heeft, als volgt vastgesteld worden: in de maand die aan de pensionering voorafgaat of in de maand van het overlijden in dienst zal er een wedde toegekend worden die rekening houdt met de duur van de vervulde diensten, zowel in de lagere functies als in die van directeur-generaal, en die bijgevolg de som van twee deelbedragen zal omvatten: a. een deelbedrag berekend op basis van de laatste globale wedde die de betrokkene op het ogenblik van zijn pensionering (of van zijn overlijden in dienst) bereikte in de lagere functie, vermenigvuldigd met een breuk waarvan de noemer het geheel van de jaren dienst vertegenwoordigt en de teller dezelfde diensten, geen rekening houdend met die welke als gedelegeerd bestuurder werden gepresteerd; b. een deelbedrag berekend op basis van de laatste globale wedde die de betrokkene op het ogenblik van zijn pensionering (of van zijn overlijden in dienst) bereikte in de lagere functie, vermenigvuldigd met een breuk waarvan de noemer het geheel van de jaren dienst vertegenwoordigt en de teller dezelfde diensten, geen rekening houdend met die welke als directeur-generaal werden gepresteerd <u>Voor de contractuele personeelsleden:</u> de bijzondere overeenkomst voorziet in een groepsverzekering die gewoonlijk geldt in het reglement betreffende verzekeringen dat van toepassing is op de contractuele hogere kaderleden van de Belgische Spoorwegen.
	Werkgeversbijdrage betaald tijdens het prestatiejaar: € 31.256,25 ¹³

¹² Vaste vergoeding = wedde + functievergoeding + toelage op tweetaligheid + jaarpremie + vakantiegeld

¹³ In 2024 betaalde bonussen, berekend op basis van een raming van het jaarlijkse referentieloon voor 2023; zij zullen worden geregulariseerd bij de afrekening die de verzekeraar bij het jaarlijkse verstrijken van de overeenkomst maakt op basis van de definitieve lonen van 2024.

Andere voordelen	Bedrijfswagen als voordeel in natura voor een waarde van € 9395,38
Uitzonderlijke componenten	Geen
Cash bonus voor lange termijn	Geen

II. AAN AANDELEN GEKOPPELDE VERGOEDING

Op individuele basis:

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

Geen.

III. VERTREKVERGOEDINGEN

DE VOORNAAMSTE BEPALINGEN VAN DE CONTRACTUELE RELATIE BETREFFENDE DE VERTREKVERGOEDING OVEREENGEKOMEN MET DE CEO

Contractuele relatie met de heer Benoît GILSON:

De bijzondere overeenkomst die de wederzijdse rechten en plichten tussen Infrabel en de heer Benoît GILSON als CEO vastlegt, voorziet geen vertrekvergoeding. In geval van beëindiging van het mandaat worden de voorwaarden uit zijn op 24/06/2005 gesloten arbeidsovereenkomst opnieuw van toepassing.

DE VOORNAAMSTE BEPALINGEN VAN DE CONTRACTUELE RELATIE BETREFFENDE DE VERTREKVERGOEDING OVEREENGEKOMEN MET ELK VAN DE ANDERE UITVOERENDE MANAGERS

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

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

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

IV. GEBRUIK VAN TERUGVORDERINGSRECHTEN

Geen.

V. AFWIJKING VAN HET REMUNERATIEBELEID

In 2024 werd er geen beslissing genomen met betrekking tot een afwijking van het remuneratiebeleid.

VI. EVOLUTIE VAN DE BEZOLDIGING EN DE PRESTATIES VAN DE VENNOOTSCHAP

JAARLIJKSE WIJZIGING IN DE EVOLUTIE VAN DE BEZOLDIGINGEN

Totale brutovergoeding per prestatiejaar (in €)	2020	2021	2022	2023	2024
<i>Raad van bestuur</i>	260.499,56	274.099,48	266.999,56	280.199,56	255.299,56
<i>CEO</i>	307.140,99 52.683,33 147.317,29 107.140,37	317.525,29	338.776,98	366.349,24	373.065,97
<i>Directiecomité (overige leden)</i>	760.741,79	774.679,02	837.134,97	898.577,40	917.953,71

JAARLIJKSE WIJZIGING IN DE ONTWIKKELING VAN DE PRESTATIES VAN DE ONDERNEMING

		2020	2021	2022	2023	2024
Maatschappelijk risico beperkt tot reizigers en personeel	(absolute waarde = FWI)	0	1	1,2	0,1	1,2
	(relatieve waarde)	0	10,03.10-9	12,09.10-9	1,00.10-9	12,09.10-9
Spoornet uitgerust met het ETCS (km)		258,2	512,4	719,9	829,1	1.084,6
Aantal seinvoorbijrijdingen in hoofdspoor*		17	14	12	10	7
Minuten vertraging in de relazen - reizigers*		283.139 (voorlopig cijfer = basis evaluatie) 286.284 (definitief cijfer)	307.451 voorlopig cijfer = basis evaluatie 312.232 (definitief cijfer)	383.240 voorlopig cijfer = basis evaluatie 388.698 (definitief cijfer)	391.479 voorlopig cijfer = basis evaluatie 387.714 (definitief cijfer)	343.460 voorlopig cijfer = basis evaluatie
Minuten vertraging in de relazen - goederen*		64.578 voorlopig cijfer = basis evaluatie 64.881 (definitief cijfer)	88.459 voorlopig cijfer = basis evaluatie 89.770 (definitief cijfer)	64.759 voorlopig cijfer = basis evaluatie 66.196 (definitief cijfer)	61.814 voorlopig cijfer = basis evaluatie 60.729 (definitief cijfer)	62.502 voorlopig cijfer = basis evaluatie
Totaal aantal volledig afgeschafte reizigerstreinen*		740	1134	1020	1311	1613
Naleving van het jaarlijkse budget van de exploitatiekosten (M€)		1040,2 M€ (+ 0,99 %)	1.040,7 M€ (-0,25 %)	1.082 M€ (-0,9 %)	1.148,7 M€ (-2,45 %)	1.176,3 M€ (-2,17 %)
Uitgevoerde investeringen/ budget	FOD toelage	798.157.612 € (100,0%)	787.177.280 € (100%)	778.039.262 € (100,0%)	839.287.675 € (100,0%)	1.047.426.09 € (100,0%)
	FOD toelage + alle andere (excl SMIP)	827.558.878 € (100,5%)	943.520.868 € (100,1%)	939.263.182 € (98,6%)	979.686.183 € (99,2%)	1.143.995.05 € (98,6%)
	FOD toelage + alle andere (incl. SMIP)	988.561.445 € (100,5%)	1.096.515.541 € (97,9%)	1.116.076.256 € (99,0%)	1.129.676.384 € (97,5%)	1.283.248.858 € (99,1%)

* Ten laste van Infrabel

JAARLIJKE WIJZIGING VAN DE GEMIDDELTE VERLONING

	2020	2021	2022	2023	2024
<i>Aantal VTE</i>	9.399,84	8947,67	8736,07	8864,56	8966,13
<i>Gemiddeld brutoloon per werknemer¹⁴</i>	57.498,26	58.172,33	62.997,30	67.938,11	70731,42

De verhouding tussen de hoogste verloning van de leden van de directie¹⁵ en de laagste verloning (in voltijdequivalenten) van de werknemers bedraagt 1/11,77 (indien maximale variabele verloning CEO 2024)

Brussel, 11 maart 2025,

Jan CORNILLIE,
Voorzitter

Benoit GILSON,
Gedelegeerd bestuurder

¹⁴ Alle aan het personeel uitbetaalde brutobedragen worden in aanmerking genomen, met uitzondering van de uitkeringen bij opzegging. Wat het personeelsbestand betreft, wordt alleen rekening gehouden met degenen die een bezoldiging voor een volledig jaar hebben ontvangen.

¹⁰ Om een jaar als volledig te kunnen beschouwen, moeten de jaarlijkse premie, het vakantiegeld, de productiviteitspremie en/of de beheersbonus zijn uitbetaald.

Uitgesloten zijn degenen die tijdens het referentiejaar zijn aangeworven en degenen die geen betalingen hebben ontvangen voor de bovengenoemde elementen:

- Het saldo van de jaarlijkse premie;
- Het vakantiegeld;
- De beheersbonussen.

Niet-statutaire arbeiders worden ook van de berekening uitgesloten, aangezien hun vakantiegeld door de RJV wordt betaald.

Voor niet-statutaire personeelsleden zijn de VTE-waarden gecorrigeerd voor maanden van onbetaalde afwezigheid wegens ziekte.

De leden van het directiecomité worden bij alle berekeningen buiten beschouwing gelaten (ook bij de berekening van het gemiddelde van de 10 personeelsaantallen met de hoogste brutobedragen, d.w.z. het gemiddelde van de 10 personeelsaantallen met de hoogste brutobedragen).

Verantwoordelijke uitgever: Lucia Van Laer

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

Revisie: Estelle Naves, Thomas Lorent, Frédéric Sacré, Damien Poncelet, Lieven Tack, Marco Docquier, Ann Van Litsenburgh

Fotocredits: Benjamin Brolet, Jean-Christophe Cailleau, François De Ribaucourt, Marc Sourbron, Shutterstock

Coördinatie & Lay-out: Alain-Pierre Meeus, Céline Faidherbe

2025- Infrabel