

INFRABEL

Right On Track

**JAARVERSLAG
2011**

INHOUD

Focus op onze onderneming p.04

Prioriteit 1 / Veiligheid voorop! p.12

Prioriteit 2 / Treinen op tijd p.20

Prioriteit 3 / Een spoornet
voor alle treinen van morgen p.26

Prioriteit 4 / Een financieel gezond bedrijf p.34

Prioriteit 5 / Op één lijn met de samenleving p.42

Spoorinfrastructuurbeheerder dagelijks in de weer en proactief klaar voor de toekomst

Voor een overheidsbedrijf dat dagelijks het verkeer van meer dan 4000 treinen in goede banen leidt, is elk jaar cruciaal. Zo ook **2011** dat voor Infrabel zeker zo belangrijk was als de voorgaande jaren. We beginnen immers stilaan de vruchten te plukken van de reeds geleverde inspanningen van onze 12 364 personeelsleden. Dit spoorde ons aan om deze inspanningen ook in 2011 onverdroten voort te zetten en op te drijven. Met vastberadenheid en enthousiasme hebben we ons op die manier kunnen voorbereiden op de toekomst.

Dit heeft ervoor gezorgd dat Infrabel in 2011 verbeterde resultaten heeft opgetekend voor de twee belangrijkste prioriteiten van zijn klanten: veiligheid en stiptheid.

De absolute prioriteit is en blijft de **veiligheid** op het Belgische spoornet, die verder is verbeterd overeenkomstig onze stapsgewijze strategie. Zo is onder andere het aantal seinvoorbijrijdingen in hoofdspoor gedaald met 12,5%, een eerste resultaat van een bijzonder ambitieus, technisch en innoverend actieplan. Een van de belangrijkste pijlers van dit plan omvat het Masterplan ETCS dat in Europa nu reeds als een modelvoorbeeld naar voren wordt geschoven. Ons uiteindelijke doel bestaat erin om het Belgische spoorwegnet naar de top 3 van de veiligste spoorwegnetten van Europa te brengen.

In 2011 heeft ook de **stiptheid** van het treinverkeer een eerste merkbare vooruitgang geboekt waarbij de dalende trend werd omgebogen, maar dit neemt niet weg dat we nog een heel traject hebben af te leggen. 87% van de treinen reed op tijd, wat overeenstemt met een stijging van 1,3% ten opzichte van 2010. Ook in de komende jaren zullen onze medewerkers er alles aan doen om deze tendens aan te houden en zo tegemoet te komen aan de terechte verwachtingen van onze klanten: zij hebben immers recht op een kwalitatieve dienstverlening.

De uitdaging voor Infrabel is deze kwaliteit te verzoenen met de toenemende kwantiteit: het stijgend succes van het spoorverkeer in termen van aantal reizigers -waarover wij ons enkel kunnen verheugen- leidt tot een hoge benutting van de spoorinfrastructuur. Dit heeft echter tot gevolg dat het kleinste incident ook een grote invloed kan uitoefenen op de stiptheid.

Deze mooie resultaten gaan daarenboven hand in hand met een **operationeel evenwicht** voor het boekjaar 2011. Sinds zijn oprichting zeven jaar geleden, is een operationeel evenwicht een constante bij Infrabel. Voor 2011 moet dit mooie resultaat echter geplaatst worden tegen de context van de economische crisis, die ook bij Infrabel op de resultaten drukt. Dankzij deze financiële toestand die in het algemeen in evenwicht en onder controle is, kunnen wij ons toeleggen op de essentie van de openbare dienstverlening.



Deze **drie pijlers vormen het vertrekpunt voor al onze medewerkers** om de grootschalige moderniseringsprogramma's, die ze sinds 2005 in de steigers hebben gezet, verder uit te voeren. Denken we maar aan de concentratie van de seinhuizen. Dit omvat de grootste industriële hervorming in België die onze twee topprioriteiten, de veiligheid en de stiptheid, ten goede zal komen, alsook de productiviteit van de onderneming en het welzijn van de medewerkers.

Vanuit dit opzicht was **2011 meer dan ooit een sleuteljaar**. Alle middelen die nodig zijn om Infrabel als openbare dienstverlener klaar te stomen voor de toekomst zijn immers voorbereid. Concreet hebben we in 2011 een belangrijke basis gelegd om de doelstellingen met betrekking tot onze prioriteiten verder te vervullen. Anticiperend op de langetermijnuitdagingen van onze rol als infrastructuurbeheerder hebben we de volgende plannen uitgewerkt :

- Een nieuw strategisch plan FOCUS voor de periode 2012-2016;
- Een voorstel van investeringsstrategie voor de periode 2013-2025, met drie scenario's voor de spoormobiliteit en een bevestiging van de uitgangspunten door de Ecole Polytechnique van Lausanne;
- Een voorbereiding van een volledige reorganisatie van de structuur en van de werkprocessen van Infrabel;

- Een afgewerkt projectvoorstel -dat ter bespreking ligt bij de overheid- met oplossingen voor een nieuwe Noord-Zuidverbinding in Brussel inclusief een financieringsstudie.

Nu dit alles is afgewerkt, is Infrabel klaar om **verdere stappen in zijn actieplannen** te ondernemen. Rekening houdend met de economische en financiële context is het wel nog wachten op groen licht om deze vier projecten, die de activiteiten van het bedrijf de komende tien jaar zullen aansturen, concreet uit te voeren. Als veilig, kwalitatief, zuinig en groen transportmiddel liggen er vele uitdagingen in het verschiet waarbij het spoor progressief een groter aandeel in de mobiliteit zal innemen.

Luc Lallemand
Gedelegeerd bestuurder

Christine Vanderveeren
Voorzitter raad van bestuur

FOCUS OP ONZE ONDERNEMING

Infrabel is verantwoordelijk voor het beheer, het onderhoud en de ontwikkeling van het Belgische spoorwegnet. Sinds zijn oprichting in 2005 stelt het de spoorinfrastructuur tegen vergoeding open voor ondernemingen die goederen of reizigers vervoeren op het Belgische netwerk. Dagelijks rijden ruim 4 580 treinen op onze spoorlijnen. Elke dag zorgen 12 364 medewerkers ervoor dat reizigers en goederen veilig hun plaats van bestemming bereiken, overeenkomstig de opgestelde dienstregeling. Samen zetten wij ons in voor een spoorwegnet dat permanent bijdraagt aan de mobiliteit van morgen.





ONZE MISSIE

Als Europees spoorknooppunt bestaat de missie van Infrabel erin om een betrouwbaar en performant spoorwegnet te ontwikkelen, en om de reizigers, spooroperatoren en industriële ondernemingen van kwalitatieve diensten te voorzien. Om dit te volbrengen, moeten wij niet alleen garant staan voor de algemene veiligheid op het spoorwegdomein, maar ook waken over de stiptheid van de treinen en voldoende capaciteitsaanbod verlenen.

Elke dag zorgt Infrabel ervoor dat deze uitdagingen op een maatschappelijk verantwoorde manier en met aandacht voor een evenwichtige begroting worden verwezenlijkt. Wij bundelen al onze krachten om elke klant en stakeholder een optimale dienstverlening aan te bieden.

De opdracht van Infrabel wordt vastgelegd in een beheerscontract met de overheid en komt intern tot verdere ontwikkeling in het strategisch plan FOCUS (de opvolger van het strategisch plan BRIO).



Guy Vernieuwe

Manager Strategy, International Affairs & IT

„We staan voor een enorme uitdaging: het spoor overal waar het al sterk staat nog sterker maken. Hiervoor hebben we de behoeften van onze – rechtstreekse en onrechtstreekse – klanten centraal gesteld in ons handelen en denken. Geruggensteund door die dialoog bouwen wij vandaag aan een modern en performant spoorwegnet. Ons hoofddoel bestaat erin om te beantwoorden aan de verwachtingen van onze klanten op het vlak van veiligheid, kwaliteit en toegankelijkheid, en dit tegen een redelijke gebruikersprijs.“

3

WAARDEN: SERVICE // PASSIE // TEAM

14

SPOORWEGONDERNEMINGEN BESCHIKKEN OVER EEN VERGUNNING OM OP ONS NETWERK TE RIJDEN

3587

KILOMETER SPOORLIJNEN

Kerncijfers op 31/12/2011



ONZE ORGANISATIE

Infrabel bestaat uit drie directies en zes algemene diensten die instaan voor een goede gang van zaken. De directie Infrastructuur is verantwoordelijk voor het onderhoud en de vernieuwing van de installaties. Sporen, wissels, seinen, bovenleidingen, overwegen en kunstwerken vormen de basis van hun beroep. De directie Netwerk organiseert en regelt het treinverkeer in real time. Welke spoorwegonderneming waar en wanneer mag rijden, maakt echter deel uit van het takenpakket van de directie Toegang tot het Net. Als neutrale moderator verdelen zij de capaciteit op het spoor en staan ze in nauw contact met de verschillende operators. De zes algemene diensten vervullen een meer ondersteunende rol in de volgende domeinen: Human Resources; Finances en Legal Affairs; Strategy, International Affairs & IT; Corporate & Public Affairs; Procurement en BRIO (Belgian Railway Infrastructure Objectives – strategisch plan Infrabel 2008-2012).



ONDER DE VLEUGELS VAN INFRABEL

N.V. TUC RAIL en N.V. Creosoteercentrum Brussel zijn twee rechtstreekse dochterondernemingen van Infrabel.

Als technisch studiebureau, staat TUC RAIL internationaal bekend voor zijn expertise in het domein van de spoorweg-technologie. Dit bureau telt meer dan 1000 medewerkers en coördineert de aanleg en vernieuwing van de spoorinfrastructuur bij grootschalige projecten zoals Diabolo, het GEN en de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven. Het jaar 2012 zal een belangrijk jaar zijn voor TUC RAIL, aangezien het zijn 20-jarig bestaan mag vieren.

Het Creosoteercentrum Brussel produceert de houten dwarsliggers en staat in voor de doordrenking van andere houten spoorwegstukken. Het recycleert tevens de oude dwarsliggers en helpt zo mee aan het verkleinen van de afvalberg.



Prioriteit 1

VEILIGHEID VOOROP!

Van bij zijn oprichting heeft Infrabel voortdurend gewerkt aan de versterking van de drie belangrijkste pijlers op het vlak van spoorveiligheid: cultuur, beheer en technologie. Na het treinongeval in Buizingen, hebben wij de implementatie van enkele concrete actieplannen nog versneld in het kader van dit beleid.

Dankzij de invoering van veiligheidssystemen, continue modernisering van de infrastructuur, en investering in goed opgeleide vaklui, bouwt het Belgische spoorwegnet zich uit tot één van de veiligste transportnetten in Europa.

Met 12,5% minder seinvoorbijrijdingen op de klassieke lijnen ten opzichte van 2010 zetten we alvast een stap in de goede richting.



HET MASTERPLAN ETCS

Samen met NMBS heeft Infrabel een Masterplan opgesteld om de veiligheid op ons spoorwegnet nog verder te verbeteren. De versnelde implementatie van TBL1+ vormde hierbij onze belangrijkste doelstelling voor 2011.

Met een efficiëntiedekking van 71% op 31/12/2011 is Infrabel in zijn opzet geslaagd. Wij blijven ons echter inspannen, zodat alle belangrijke spoorknooppunten tegen eind 2012 met dit hulpsysteem zullen uitgerust zijn. Via enkele aanpassingen in de bestaande software van de TBL1+ bakens kan er in een volgende stap overgeschakeld worden naar een progressieve installatie van ETCS niveau 1.

ETCS (European Train Control System) is een automatisch treincontrolesysteem dat permanent waakt over de maximum toegelaten snelheid, en op elk moment een noodremming kan uitvoeren indien deze niet gerespecteerd wordt. Door middel van bakens zullen elektromagnetische signalen de veiligheidsinformatie versturen naar de stuurpost (ETCS niveau 1). Op andere delen van ons spoorwegnet zal de informatie overgebracht worden via GSM-R, een digitaal communicatienetwerk voor gegevensopdracht op het spoor (ETCS niveau 2). Tegen eind 2022 voorzien wij de volledige uitrusting van het spoorwegnet met het Europese veiligheidssysteem ETCS (niveau 1, niveau 2 en Limited Supervision).

MODERNE SEINHUIZEN VOOR MEER VEILIGHEID

De stijgende mobiliteitsvraag heeft een alsmaar drukker wordend spoornetwerk tot gevolg.

Met zijn project New Traffic Management, wil Infrabel de huidige manier van werken omgooien en met een klare kijk de verkeersleiding van de toekomst voorbereiden. Eén van de voornaamste wijzigingen omvat de concentratie van de seinhuizen.

Van de 368 seinposten bij zijn oprichting, heeft Infrabel er nog 229 in gebruik (31/12/2011). De doelstelling is om het aantal seinhuizen stapsgewijs terug te brengen naar 31 elektronisch gestuurde posten tegen eind 2014, en nog slechts 10 moderne controlecentra tegen horizon 2020.

Een nieuwe taakverdeling tussen de seinposten en Traffic Control gaat hierbij hand in hand. De actiegroepen van de seinposten zullen groter worden, waardoor Traffic Control zich nog meer zal kunnen toespitsen op zijn rol als nationale coördinator van het spoorverkeer.

Positief is dat deze omschakeling de veiligheid, stiptheid en informatieverstrekking aan de reizigers verder zal verbeteren.

BETER VOORKOMEN DAN GENEZEN

Ondanks de vele inspanningen om de veiligheidscultuur te verstevigen, valt de kans op een ongeval nooit helemaal uit te sluiten. Daarom bereidt Infrabel zich hier in samenwerking met de hulpdiensten zo goed mogelijk op voor. De organisatie van crisissimulaties en informatiesessies biedt een uitgelezen mogelijkheid om de bestaande noodplannen te testen en aan te passen waar nodig.

Eind oktober 2011 vond er op die manier een terreinoefening plaats in Herentals waarbij een aanrijding tussen een trein en een auto werd geënceneerd. Om en bij de 100 mensen namen aan deze oefening deel, waaronder een 40-tal simulanten die zich in de rol van slachtoffer verplaatsten. Ook de spoorwegondernemingen werden uitgenodigd om als observator deel te nemen. Dankzij een dergelijke simulatie leren alle betrokken partijen hoe ze gericht en efficiënt kunnen reageren in geval van nood op het Belgische spoorwegnet.

KIJK UIT AAN OVERWEGEN

Heel wat weggebruikers onderschatten nog steeds het gevaar aan overwegen. Om het aantal incidenten tot een minimum te herleiden, plant Infrabel de afschaffing van 200 overwegen tegen 2015. Met inbegrip van de 21 overwegen die het afgelopen jaar zijn afgeschaft, staat de teller sinds 2008 op 64. Alternatieven zoals tunnels en bruggen zorgen ervoor dat de spoormobiliteit niet in het gedrang komt. Helaas is het niet mogelijk om alle overwegen af te schaffen. Naast de modernisering van fundamentele kruisingen tussen het spoor en de autoweg gaat Infrabel daarom preventief te werk.

In het kader van het project “Kijk uit aan overwegen” ontwierpen 250 studenten uit het kunstonderwijs verschillende affiches om het publiek op een originele manier te sensibiliseren. Gedurende twee weken in mei en december kon men de winnende creaties onder andere bewonderen in alle Belgische stations en in verscheidene bushokjes.



Luc Vansteenkiste
Directeur-Generaal Infrastructuur

// Dankzij een nauwe samenwerking met de stakeholders van het spoorverkeer hebben wij verschillende veiligheidsindicatoren verbeterd. We hebben de aanbevelingen van de Bijzondere Commissie Spoorveiligheid verwerkt in onze actieplannen en onze aandacht specifiek gevestigd op de veiligheidscultuur binnen alle niveaus van onze onderneming. //

2229

SEINEN UITGERUST MET HET
HULPSYSTEEM TBL1+ *

202 mio€

VAN HET INVESTERINGSBUDGET
EXCLUSIEF VOOR VEILIGHEID **

21

OVERWEGEN AFGESCHAFT **

*Kerncijfers op 31/12/2011 // **Realisaties in 2011



SAFETY FIRST

Zowel arbeids- als exploitatieveiligheid moet het vertrekpunt zijn van elke spooractiviteit.

Sinds oktober 2011 is Infrabel van start gegaan met de verspreiding van een nieuwe, visuele identiteit die alle werknemers bewust dient te maken van hun rol in het veiligheidsgebeuren. Het Safety First-logo bestaat uit vier oranje hoeken die samen een vierkant vormen. Een simpel maar herkenbaar beeld dat duidelijk markeert waarvoor men indachtig moet zijn, en dit overal binnen onze onderneming.

Infrabel bouwt hiermee verder aan de intensivering van de veiligheidscultuur, want laat het duidelijk zijn: veiligheid is de topprioriteit en gaat voor alles!



Prioriteit 2

TREINEN OP TIJD

Net zoals bij veiligheid werkt Infrabel ook nauw samen met de spoorwegondernemingen om een zo stipt mogelijk netwerk te waarborgen.

De capaciteitslimiet van het spoor, het stijgend aantal reizigers en de toenemende goederenvolumes hebben echter duidelijke gevolgen voor de stiptheidsresultaten. Infrabel verhoogt daarom zijn inspanningen om oplossingen te kunnen aanreiken die het succes van het spoortransport kunnen bijtreden. Investeren, optimaliseren en samenwerken zijn de drie sleutels die voor ons de deur openen naar een nog betere dienstverlening.



HERFSTPLAN DOET TREINEN RIJDEN

Een glad bladtapijt, condensatie en rijm kunnen adhe-sieproblemen met zich meebrengen en dus breidden Infrabel en NMBS in 2011 hun voorzorgsmaatregelen verder uit. Zo zijn er voortaan twee spoorreinigingstreinen inzetbaar in plaats van één en moeten bescherm-netten massale bladval op het spoorwegdomein zien tegen te gaan. Bovendien heeft Infrabel een overeen-komst afgesloten met een meteorologische dienst (Meteo Services), die dagelijks in contact staat met Traffic Control om risicozones te melden.

Naast het herfstplan beschikken wij tevens over een winterplan dat de sporen sneeuw- en ijsvrij moet hou-den tijdens de gure wintermaanden. Ook bij extreme hitte staat ons technisch personeel 24/24 paraat om in te grijpen waar nodig. Welk weer het ook mag zijn, alles is klaar om ervoor te zorgen dat het treinverkeer zo optimaal mogelijk kan verlopen.

BEDANKT COLLEGA!

Samen met NMBS pakte Infrabel in 2011 uit met een interne sensibiliseringscampagne om het belang van stipt treinverkeer in de verf te zetten. Vertraging is immers niet alleen een kwestie van tijd die verloren gaat, het heeft in heel wat gevallen ook een impact op het privéleven van de reizigers en het personeel.

25,9%

VAN ALLE VERTRAGING DOOR
DEFECTEN AAN HET ROLLEND
MATERIEEL

16,5%

VAN ALLE VERTRAGING DOOR
STORINGEN AAN DE
INFRASTRUCTUUR

12,0%

VAN ALLE VERTRAGING DOOR
INCIDENTEN OP DE BUITENLANDSE
SPOORWEGNETTEN

Kerncijfers op 31/12/2011

RAILTIME: REALTIME-INFORMATIE
BINNEN HANDBEREIK

RailTime is een online platform dat rechtstreekse infor-matie bezorgt over het treinverkeer. Met de opkomst van de mobiele technologie lanceerde Infrabel in het najaar van 2011 drie nieuwe applicaties: RailTime for Android, iPhone en iPad.

Voortaan kunnen pendelaars hun traject automatisch raadplegen en staat My Alarms hen toe om nog even wat slaap in te halen. De geolokalisatie zorgt er dan weer voor dat de zoekresultaten automatisch afge-stemd zijn op het dichtstbijzijnde station.

Naast de introductie van deze toepassingen, werkte Infrabel samen met NMBS-Holding ook mee aan de rea-lisatie van de infozuilen in enkele stations. Deze digitale standen bieden de mogelijkheid om de gele dienstrege-lingsaffiches en de RailTime routeplanner te raadplegen, en brengen de reizigers ook op de hoogte van eventue-le storingen op het beoogde spoortraject.

De reizigers voorzien van de juiste informatie eender waar op elk moment van de dag, blijft een boeiende en stimulerende uitdaging voor de toekomst.

2011 IN CIJFERS

In 2011 heeft Infrabel een globaal stiptheidscijfer van 87% geregistreerd (zonder of voor de neutralisatie van externe oorzaken en gecommuniceerde investerings-werken). Deze verbetering van 1,3% ten opzichte van het voorgaande jaar stimuleert ons om onze inspannin-gen continu voort te zetten.

Als coördinator van het spoorverkeer meet Infrabel de vertragingen op die zich voordoen op het volledige spoorwegnet. In 2011 werd 42,1% van het totaal aantal vertragingen veroorzaakt door NMBS, 34,5% door der-den en 19,1% door Infrabel.

Om onze klanten en stakeholders transparant te infor-meren, worden deze cijfers voortaan maandelijks gepu-bliceerd en gespecificeerd op onze vernieuwde website www.infrabel.be.



Eddy Clement

Directeur-Generaal Netwerk

// In 2011 hebben wij de stiptheid op ons netwerk verbeterd, dankzij de onafgebroken inspanningen van onze medewerkers, een verbeterde dialoog met de operatoren en de uitvoering van specifieke actieplannen. In 2012 zullen wij er alles aan doen om deze trend voort te zetten. //

ACTIEPLANNEN ANNO 2012

De stiptheidscijfers mogen dan wel een gunstige stij-ging vertonen ten opzichte van 2010, toch blijven ver-beteringen noodzakelijk.

In samenwerking met NMBS heeft Infrabel daarom een vernieuwd stiptheidsactieplan uitgewerkt dat tegen 2015 een positieve verandering moet teweegbrengen op het vlak van rollend materieel, infrastructuur en ver-voersplanning.

Permanente sensibilisering van het personeel, effi-ciënte informatieverspreiding en een optimalisering van de dienstregeling zijn enkele van onze grote objectie-ven voor 2012. Onder het toezicht van de Punctuality Managers zal Infrabel deze acties opvolgen en aanpas-sen naargelang de geboekte resultaten.

Via een dergelijke aanpak wil Infrabel kwaliteitsvol spoorvervoer aanbieden aan zo'n 750 000 reizigers die dagelijks de trein nemen.

BRUSSEL | CENTRAAL ›

Prioriteit 3

EEN SPOORNET VOOR ALLE TREINEN VAN MORGEN

Met een stijgend aantal reizigers en een capaciteit die ook zijn grenzen kent, volgt Infrabel een concrete en efficiënte strategie: de capaciteit zo goed mogelijk benutten en versterken ten gunste van toekomstige projecten.

In het hart van Europa zet Infrabel zich dan ook ten volle in om de spoorlijnen verder te ontplooien en maximaal te optimaliseren.

Bouwen aan onze spoormobiliteit in het midden van het Europese netwerk vraagt echter tijd. Wat volgt is een overzicht van de vooruitgang die werd geboekt in 2011.





BRUSSELS AIRPORT ONTSLUIT
TEGEN HOGE SNELHEID

Het Diabolo-project zal in 2012 de ondergrondse spoorverbinding in dienst stellen tussen het station Brussel Nationaal-Luchthaven en de dubbelsporige lijn Schaarbeek – Mechelen op de middenberm van de E19. Deze noordelijke spoorontsluiting moet de toegankelijkheid van en naar Brussels Airport beduidend verder verhogen. In de loop van 2011 hebben de infrastructuurwerken hun laatste fase bereikt. Twee belangrijke realisaties hierbij zijn de installatie van het veiligheidssysteem (ETCS) en het digitale communicatienetwerk (GSM-R) over de volledige Diabolo-spoorverbinding.

De uitkomst van dit project betekent een nieuwe, beslissende stap voor het hogesnelheidsverkeer richting Amsterdam, Parijs en Frankfurt, vanuit en naar onze luchthaven.

Op 10 juni 2012 staat de eerste commerciële treinrit gepland op deze gloednieuwe spoorlijn.

INTERMODAAL DENKEN
ALS ECONOMISCHE MOTOR

Het intermodaal transport is aan een opmars bezig. De inhuldiging begin oktober 2011 van de nieuwe trimodale terminal Garocentre in La Louvière, bewijst deze tendens en toont tevens de dynamische wisselwerking aan tussen vracht-, trein-, en scheepvaartverkeer. In het kader van het expansiebeleid, zien we dan ook steeds vaker een toename van de Belgische havens als multimodale platformen.

Vanuit de overtuiging “hoe groter de capaciteit, hoe meer ruimte voor intermodaliteit”, breidt Infrabel zijn spoorinfrastructuur verder uit, en dit zowel in de havens van Antwerpen en Zeebrugge als voor de internationale goederencorridors die ons land doorkruisen. Meer dan ooit zal deze intermodale bloei ons aandeel in de Belgische en Europese economie beïnvloeden.

VLOT VAN LINKEROEVER
NAAR RECHTEROEVER

In de haven van Antwerpen moeten treinen vandaag een grote omweg maken via de Kennedypoortunnel om van de linker- naar de rechteroever van de Schelde te sporen. De Liefkenshoekspoorverbinding zal een snel en efficiënt alternatief bieden dat dit knooppunt gevoelig ontlast.

In 2011 zijn de tunnelwerken voor deze rechtstreekse goederenas voltooid. Een primeur voor België, want met een lengte van 6 752 meter en een diepte van 40 meter is de langste spoortunnel in ons land een feit. Sindsdien is men volop bezig met de installatie van de spoorinfrastructuur, waaronder ook de invoering van het ETCS-systeem om absolute veiligheid te garanderen. De indienstneming van de Liefkenshoekspoorverbinding is gepland tegen midden 2014.



Ann Billiau
Directeur-Generaal Toegang tot het Net

// *In haar Witboek Transport ambieert de Europese Commissie om het aantal rijtuigen voor stadsvervoer op traditionele brandstoffen met de helft terug te dringen (tegen 2030). Binnen diezelfde tijdspanne wil ze dat 30% van het goederenverkeer over een afstand van meer dan 300 km, dat nu van de weg gebruikmaakt, via het spoor of het water verloopt. Willen we die doelstellingen mee helpen realiseren, dan moeten we de toegankelijkheid van onze havens en de ontsluiting van onze steden drastisch verbeteren. Als ons de nodige middelen ter beschikking worden gesteld, zijn we meer dan ooit bereid om deze uitdaging aan te gaan.* //

EEN MOBIELE TOEKOMST
IN HET VOORUITZICHT

De ontwikkeling van het Belgische spoorwegnet is een enorme uitdaging. Daarom onderzoekt Infrabel de mogelijkheden om de capaciteit van het volledige Belgische netwerk nog meer te verhogen. Ter illustratie deze 3 concrete situaties:

- In de Brusselse Noord-Zuidverbinding passeren dagelijks zo'n 1 250 treinen. Dit maakt van deze lijn één van de drukst bereden spoorassen ter wereld. Het kleinste incident kan echter al voldoende zijn om het hele treinverkeer in de war te sturen en grote vertragingen te veroorzaken op ons netwerk. Om de problemen die gepaard gaan met deze onafwendbare verzadiging te voorzien, voert Infrabel momenteel diverse studies uit om de alternatieven in kaart te brengen.
- In Charleroi onderzoekt Infrabel de bereikbaarheid van Brussels South Charleroi Airport per trein. Hiermee wil het de toegang tot de luchthaven bevorderen, alsook de capaciteitsuitbreiding verder ondersteunen.
- In de havens werkt Infrabel samen met de havenautoriteiten en verschillende spooroperatoren om in te spelen op de verkeersevoluties en zo ook over 20 jaar nog aan hun behoeften te voldoen.

Als kruispunt van Europa zijn deze investeringen essentieel om de Belgische positie in het spoorverkeer van morgen te versterken.

U PENDELT TOCH OOK?

Via het Gewestelijk ExpresNet (GEN) wil Infrabel de mobiliteitsproblemen in en rond Brussel grondig aanpakken. Zo moet een verdubbeling van twee naar vier sporen een groter treinaanbod op de hoofdassen tot staan. De lijnen Brussel - Halle en Brussel - Leuven beschikken ondertussen al over vier sporen. In 2011 zijn de werkzaamheden op de lijnen Brussel - Denderleeuw, Brussel - Ottignies en Brussel - Nijvel voortgezet.

Ook de bouw van de tunnel Schuman-Josaphat vormt een belangrijk onderdeel van het GEN-project. De aanleg van deze nieuwe spoorverbinding moet de bereikbaarheid van de Europese wijk verhogen. Bovendien zal hiermee ook een alternatieve Noord-Zuidroute ontstaan die de Noord-Zuidverbinding mee zal ontlasten.

Als alles verder volgens de huidige planning verloopt, zal het GEN-project tegen horizon 2020 voltooid zijn.

52% VAN HET INVESTERINGSBUDGET 2011 VOOR DE VERBETERING VAN DE CAPACITEIT	1250 TREINEN RIJDEN DAGELIJKS DOOR DE BRUSSELSE NOORD-ZUIDVERBINDING	6 752 METER VOOR DE LIEFKENSHOEKSPOORTUNNEL, DE LANGSTE IN BELGIË
---	--	---



Prioriteit 4

EEN FINANCIHEEL GEZOND BEDRIJF

Infrabel is één van de grootste investeerders van België en vervult hierdoor een sleutelrol in de socio-economische ontwikkeling van ons land. In 2011 heeft Infrabel meer dan één miljard€ geïnvesteerd in de verbetering van de mobiliteit in België.

De omvang van deze investeringen vereist een strenge en nauwkeurige opvolging van de budgetten en van de voortgang van elk project. Vaak gaan activiteiten die het spoor als milieuvriendelijk transportmiddel bevorderen immers gepaard met een stevig prijskaartje. Een verantwoorde en consequente houding ten opzichte van het aanwenden van de overheidsmiddelen is dan ook een absolute noodzaak. Sinds het ontstaan van Infrabel fungeert dit als rode draad doorheen onze onderneming.





STREVEN NAAR BUDGETTAIR EVENWICHT

Het boekjaar 2011 is afgesloten met een positief bruto operationeel resultaat (EBITDA) van 13 miljoen€. Het globaal bedrijfsresultaat (EBT) bedraagt -6 miljoen €. Beide resultaten tonen aan dat de crisis ook de resultaten van Infrabel onder druk zet. Infrabel blijft echter ook op financieel vlak fundamenteel gezond. Met 12,9 miljard€ aan materiële vaste activa op een balansstaat van 15,4 miljard €, beschikken wij immers over een sterke financiële basis.

Sinds zijn oprichting is Infrabel er dan ook in geslaagd om geen financiële schulden te hebben. Dit bewijst dat wij bouwen aan een gezonde onderneming die zich volledig kan concentreren op de ontwikkeling van een veilig en stipt spoorwegnet.

TRANSPARANT BEHEER

Een efficiënte benutting van de overheidsmiddelen is de rode draad doorheen ons bedrijfsbeheer. Wij spenderen de beschikbare middelen in overeenstemming met onze strategische prioriteiten en zorgen er op die manier voor dat Infrabel zijn doelstellingen kan realiseren.

De inspanningen op het gebied van veiligheid, stiptheid en capaciteit mogen echter nooit de financiële gezondheid van ons bedrijf in gevaar brengen. Een gerichte beheersing van de kosten is de boodschap en vormt de basis van een solide toekomst.



Marc Smeets

General Manager Finance & Administration

// Ook Infrabel ondervindt de gevolgen van de economische terugval door de financiële crisis en de impact hiervan op de overheidsdotaties. Maar dankzij een grondige aanpak en een efficiënt beheer van onze middelen, doen we al het nodige om onze resultaten onder controle te houden. Deze solide basis laat ons toe om operationeel goed te functioneren en ons toe te spitsen op onze strategische uitdagingen. Zo kan Infrabel zijn klanten en de samenleving een veilige, kwalitatieve en kostenefficiënte dienstverlening aanbieden. //

EEN BLIK OP ONZE
FINANCIERINGSBRONNEN

Als overheidsbedrijf ontvangen wij in eerste instantie kapitaal- en exploitatiesubsidies van de federale overheid. Een tweede belangrijke bron van inkomsten bestaat uit de infrastructuurvergoeding die de vervoersmaatschappijen ons betalen in ruil voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Naast deze belangrijke bronnen van financiering, zijn er ook nog een aantal bijzondere investeringsmechanismen, zoals het GEN-fonds, de Europese subsidies en de Publiek-Private Samenwerking (PPS). Deze laatste wordt gebruikt voor het financieren van grote projecten zoals Diabolo of de Liefkenshoekspoorverbinding. Een private partner verzorgt in dergelijke gevallen de financiering en de bouw van de infrastructuur.

662,4mio€

OVERHEIDSDOTATIE

308,2mio€

GEREALISEERDE INVESTERINGEN TEN GUNSTE
VAN HET GEN-PROJECT

13mio€

EBITDA

Kernbedragen voor 2011





Prioriteit 5

OP ÉÉN LIJN MET DE SAMENLEVING

Het spoorvervoer maakt integraal deel uit van de meest duurzame activiteitensectoren. Toch is Infrabel zich ervan bewust dat de verwachtingen en de maatschappelijke tendensen niet stilstaan. Economisch, maatschappelijk én ecologisch staan we voor enorme uitdagingen.

Infrabel wil zich dan ook verder blijven inspannen om een kwalitatief spoorwegnet aan te bieden dat inspeelt op de noden van onze huidige en toekomstige stakeholders, en de weg helpt vrijmaken voor een duurzame mobiliteit.

Hiervoor staan er elk jaar opnieuw tal van veelbelovende initiatieven op stapel. Dankzij de motivatie van zijn medewerkers ging Infrabel in 2011 het engagement aan met enkele markante uitdagingen.



EEN LUISTEREND OOR
VOOR ONZE STAKEHOLDERS

Een permanente en opbouwende dialoog aangaan met zijn stakeholders ligt Infrabel nauw aan het hart. Zo organiseerde de cel Federal Affairs in 2011 vijf rondetafelgesprekken met reizigersverenigingen om open communicatie te stimuleren.

Een luisterend oor bieden aan onze interne en externe partners is van essentieel belang voor een kwalitatieve dienstverlening. De directie Toegang tot het Net staat bijna dagelijks in contact met de 14 spoorwegondernemingen. Via tweemaandelijks Safety Desks informeert ze hen eveneens over belangrijke veranderingen inzake reglementering en veiligheidsbeheer.

Ook de cel Info Buurtbewoners van de dienst Corporate & Public Affairs organiseerde 43 informatiesessies om omwonenden in te lichten over werven in hun buurt. Daarenboven kan de burger met al zijn vragen over onze mobiliteitsprojecten terecht op het groene nummer (0800 / 55 000).

Benoît Gilson
General Manager Corporate & Public Affairs

// *Op een lijn staan met de samenleving, dat is rekening houden met de verwachtingen van alle betrokken partijen, zowel intern als extern. Het is een stap die vandaag al belangrijker is dan gisteren, maar die morgen alleen nog maar aan belang zal winnen.* //

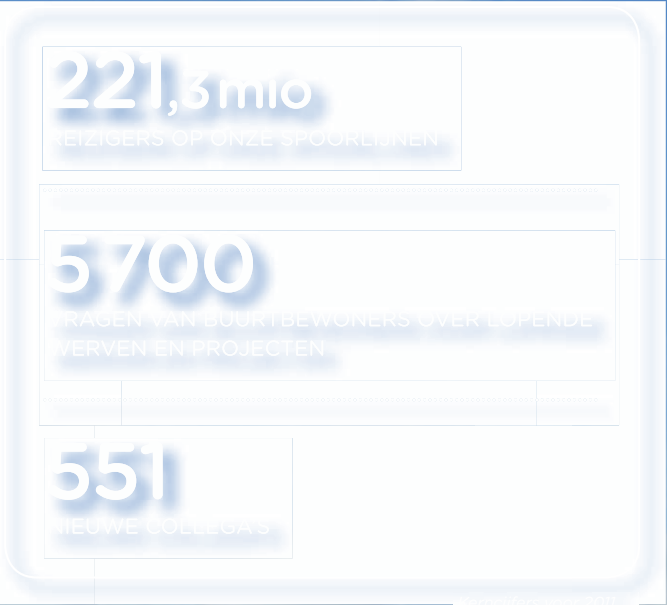


VRIJWILLIGE MEDEWERKERS
MET EEN ENGAGEMENT

Op 22 februari 2011 heeft Infrabel deelgenomen aan het pilootproject “Discover Your Talent”. Dit is een initiatief rond bedrijfsvrijwilligerswerk dat een honderdtal jongeren uit het Brusselse Kuregem de kans heeft gegeven om deel te nemen aan diverse interactieve workshops.

Ze leerden er hun persoonlijke vaardigheden ontdekken en kregen nuttige tips om hun zoektocht op de arbeidsmarkt zo optimaal mogelijk te laten verlopen. Dit initiatief ligt volledig in het verlengde van de inspanningen die verenigingen leveren om jongeren in Brussel te helpen bij het vinden van een job.

Deze dag kon plaatsvinden dankzij de vrijwillige inzet van onze werknemers en vier andere bedrijven. Met het oog op de toekomst hebben zij de verschillende workshops georganiseerd en de jongeren een hele dag begeleid.



infrabel.be 2011





GROENE ENERGIE AAN HET EINDE VAN DE TUNNEL

Midden 2011 vond de eerste treinrit op zonne-energie plaats door de Peerdsbostunnel in Antwerpen. Het dak van deze tunnel is bedekt met 16 000 zonnepanelen die zowel het treinverkeer als de spoorinfrastructuur van de nodige energie voorzien. Ruim 4 000 treinen kunnen hierdoor jaarlijks groen rijden.

Ook in het station van Deinze trekt Infrabel deze energielijn door. Het afgelopen jaar werden er meer dan 200 zonnepanelen geïnstalleerd op het dak van de perronoverkapping, wat goed is voor 90% van de totale energiebehoefte in het station. Ook in de toekomst zullen meer en meer treinen van dergelijke, alternatieve energiebronnen worden voorzien.



ECO-DRIVING

Infrabel beschikt over een wagenpark, hoofdzakelijk bestaande uit interventievoertuigen, dat in 2011 de basis vormde voor een proefproject rond eco-driving. Drie parameters omvatten de essentie van het onderzoek: het nazien van de staat van de voertuigen, de plaatsing van de controledozen en de opleiding van de bestuurders.

De testresultaten tonen niet alleen een effectieve daling aan van het brandstofverbruik, maar ze markeren tegelijkertijd de verhoogde veiligheid die ecologisch rijden met zich meebrengt. Naast de positieve stemming waarmee dit project is ontvangen, heeft een tevredenheidsenquête bovendien aangetoond dat onze werknemers de investering in eco-driving als een verbetering ervaren van het welzijn op het werk.

INFRABEL IN CIJFERS & BEELDEN

Ontdek nog meer op de cd-rom bij dit jaarverslag: deze bevat onder meer een rubriek die onze financiële resultaten van 2011 belicht, allerlei filmpjes over onze onderneming, alsook een elektronische versie van deze uitgave.

Steeds meer veiligheid, stiptheid en kwaliteit: dat zijn de prioriteiten die ook onze activiteiten in 2012 zullen leiden.

** Geef ons uw opmerkingen en/of reacties op deze uitgave: jaarverslag@infrabel.be*

Ondernemingsnummer
RPM Brussel 0896.763.267

Infrabel

N.V. van publiek recht
Marcel Broodthaersplein 2, BE-1060 Brussel
www.infrabel.be

Verantwoordelijke uitgever

Benoît Gilson
T: +32 (0)2 525 23 00
F: +32 (0)2 525 22 69
M: benoit.gilson@infrabel.be

Projectcoördinatie

Catherine Limpens

Redactie

Charlotte Couwet

Grafische vormgeving & productie foto's

Michel Sion

Fotografie

Johan Dehon (07, 08, 18, 20, 29, 30, 34, 35, 41, 42, 45, 47, 48, 50, 51)
Gilles Parmentier (10, 11, 12, 15, 21, 23, 26, 37, 52)
Frédéric Sablon (05, 09, 17, 25, 32, 39, 46)
Eric Herchaft (38)

Flash (cd-rom)

Fabian Sanguinetti

Druk en afwerking

Lannoo Drukkerij
www.lannooprint.be
Gedrukt in mei 2012

