

Jaarverslag 2005



JAARVERSLAG 2005

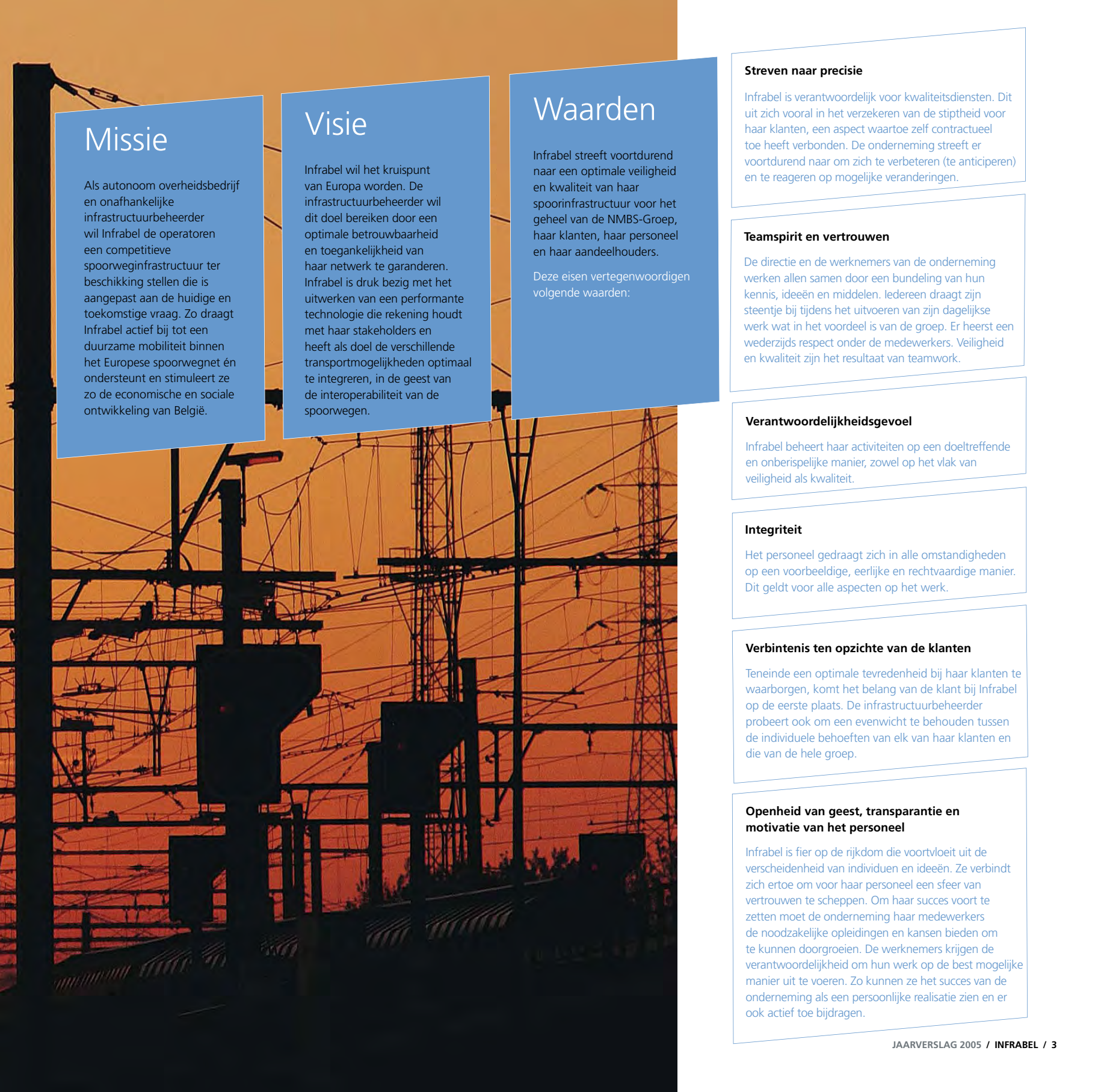
Eerste deel
Activiteitenrapport



N.V. VAN PUBLIEK RECHT
BARASTRAAT 110
B-1070 BRUSSEL

Inhoud

Visie, missie, waarden	3
Boodschap van de Voorzitter en de Gedelegeerd Bestuurder	4
Kerncijfers	6
Markante feiten	8
Wie is Infrabel...?	11
Infrabel binnen de NMBS-Groep	12
De organisatie van Infrabel	17
Beheersverslag 2005	18
Infrabel in drie prioriteiten	20
BRIO, een strategisch plan voor de toekomst	23
BRIO, een actieplan voor Infrabel	24
BRIO, de strategische prioriteiten	25
Investeringsplan	29
Een ambitieus investeringsplan	30
GEN, een vitaal netwerk	32
Een Diabolo voor de Luchthaven Brussel	34
Antwerpse haven, uitbreiding van de spoorinfrastructuur	36
HST, Europa aan hoge snelheid	38
Brussel-Luxemburg, een spoorlijn voor Europa	42
Infrastructuur & Aankopen	45
Activiteitenrapport 2005	46
Modernisering, beter voorkomen dan genezen !	50
Netwerk	53
Activiteitenrapport 2005	54
De stiptheid als stokpaardje	58
Toegang tot het Net	61
Activiteitenrapport 2005	62
De klanten van Infrabel	63
Veiligheid, een prioriteit voor Infrabel en voor Europa	64
Het beheer van Infrabel	67
De algemene diensten	68
Een streng beheer ten dienste van de groei !	72
Corporate Governance	74
TUC RAIL	81
Activiteitenrapport 2005	82

The background of the entire page is a photograph of a railway infrastructure, featuring numerous overhead power lines and support structures. The scene is captured during sunset or sunrise, with a warm orange and red glow across the sky and the silhouettes of the infrastructure.

Missie

Als autonoom overheidsbedrijf en onafhankelijke infrastructuurbeheerder wil Infrabel de operatoren een competitieve spoorweginfrastructuur ter beschikking stellen die is aangepast aan de huidige en toekomstige vraag. Zo draagt Infrabel actief bij tot een duurzame mobiliteit binnen het Europese spoorwegnet én ondersteunt en stimuleert ze zo de economische en sociale ontwikkeling van België.

Visie

Infrabel wil het kruispunt van Europa worden. De infrastructuurbeheerder wil dit doel bereiken door een optimale betrouwbaarheid en toegankelijkheid van haar netwerk te garanderen. Infrabel is druk bezig met het uitwerken van een performante technologie die rekening houdt met haar stakeholders en heeft als doel de verschillende transportmogelijkheden optimaal te integreren, in de geest van de interoperabiliteit van de spoorwegen.

Waarden

Infrabel streeft voortdurend naar een optimale veiligheid en kwaliteit van haar spoorinfrastructuur voor het geheel van de NMBS-Groep, haar klanten, haar personeel en haar aandeelhouders.

Deze eisen vertegenwoordigen volgende waarden:

Streven naar precisie

Infrabel is verantwoordelijk voor kwaliteitsdiensten. Dit uit zich vooral in het verzekeren van de stiptheid voor haar klanten, een aspect waartoe zelf contractueel toe heeft verbonden. De onderneming streeft er voortdurend naar om zich te verbeteren (te anticiperen) en te reageren op mogelijke veranderingen.

Teamspirit en vertrouwen

De directie en de werknemers van de onderneming werken allen samen door een bundeling van hun kennis, ideeën en middelen. Iedereen draagt zijn steentje bij tijdens het uitvoeren van zijn dagelijkse werk wat in het voordeel is van de groep. Er heerst een wederzijds respect onder de medewerkers. Veiligheid en kwaliteit zijn het resultaat van teamwork.

Verantwoordelijkheidsgevoel

Infrabel beheert haar activiteiten op een doeltreffende en onberispelijke manier, zowel op het vlak van veiligheid als kwaliteit.

Integriteit

Het personeel gedraagt zich in alle omstandigheden op een voorbeeldige, eerlijke en rechtvaardige manier. Dit geldt voor alle aspecten op het werk.

Verbintenis ten opzichte van de klanten

Teneinde een optimale tevredenheid bij haar klanten te waarborgen, komt het belang van de klant bij Infrabel op de eerste plaats. De infrastructuurbeheerder probeert ook om een evenwicht te behouden tussen de individuele behoeften van elk van haar klanten en die van de hele groep.

Openheid van geest, transparantie en motivatie van het personeel

Infrabel is fier op de rijkdom die voortvloeit uit de verscheidenheid van individuen en ideeën. Ze verbindt zich ertoe om voor haar personeel een sfeer van vertrouwen te scheppen. Om haar succes voort te zetten moet de onderneming haar medewerkers de noodzakelijke opleidingen en kansen bieden om te kunnen doorgroeien. De werknemers krijgen de verantwoordelijkheid om hun werk op de best mogelijke manier uit te voeren. Zo kunnen ze het succes van de onderneming als een persoonlijke realisatie zien en er ook actief toe bijdragen.

Boodschap van de Voorzitter en de Gedelegeerd Bestuurder

Op 1 januari 2005 werd een nieuw en belangrijk hoofdstuk aan de geschiedenis van de Belgische spoorwegen toegevoegd. De markt van de spoorwegen werd immers geliberaliseerd. De NMBS, één onderneming sinds 1926, heeft haar rijke erfenis doorgegeven aan drie autonome overheidsondernemingen: de NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel. Samen vormen ze de NMBS-Groep. Ze staan in voor een optimale dienstverlening binnen de sector van het spoorverkeer en vervullen een voortrekkersrol op vlak van openbaar vervoer en intermodaal transport.

Deze drie ondernemingen van de NMBS-Groep maken elk binnen hun specifiek domein deel uit van het nieuwe Europese spoorweglandschap. Dat wordt gekenmerkt door een steeds toenemende concurrentie in het goederen- en internationaal reizigersverkeer en door een duidelijke scheiding tussen de transportactiviteit en het beheer van de infrastructuur. In overeenstemming met de Europese richtlijnen werd de historische schuld van de Groep overgenomen door de Staat. De nieuwe ondernemingen kunnen zo vanuit een stevige basis starten en de ontwikkelingen van de komende decennia met vertrouwen tegemoet zien.

Als infrastructuurbeheerder die los staat van de spoorwegondernemingen, wil Infrabel actief bijdragen aan een duurzame mobiliteit ten dienste van de economische en sociale ontwikkeling van België. We streven voortdurend een optimale veiligheid en kwaliteit na. We doen dit om een steeds betere en competitieve infrastructuur te kunnen aanbieden en om tegemoet te komen aan de vragen van onze klanten. Het beheerscontract met de Staat en het daaruit voortvloeiende ondernemingsplan vormen dan ook de basis voor een veeleisend programma. Op die manier kunnen de toegekende overheidsstoelagen optimaal worden ingezet.

In de periode 2005 - 2007 zal Infrabel 3,3 miljard € investeren waarbij de nadruk ligt op de modernisering en uitbreiding van de infrastructuur voor het binnenlandse reizigers- en goederenverkeer (onder andere het Gewestelijk ExpresNet in en rond Brussel en de verschillende infrastructuurwerken in de havens en hun omgeving). Infrabel zal ook een aanzienlijk deel van haar middelen investeren in de afwerking van de hogesnelheidslijnen, de verdere verbetering van de

veiligheid, de toename van de stiptheid, de spoorweginteroperabiliteit, de uitbouw van een kwalitatieve infrastructuur én een beter onthaal van de reizigers. Deze investeringen gebeuren steeds vanuit een sterk maatschappelijk verantwoordelijkheidsbesef daar Infrabel werkt met overheidsdotaties.

De motor van dit dynamisch proces is het strategisch plan BRIO (Belgian Railway Infrastructure Objectives) waarvan de uitwerking de inzet heeft gevraagd van vele medewerkers van Infrabel. Dit plan legt 22 strategische prioriteiten vast voor de periode 2006 - 2010. Het is cruciaal voor de modernisering van ons industriële apparaat en voor de cultuurverandering die op alle niveaus nodig is.

Infrabel is klaar voor de toekomst. Met een grote dosis professionalisme en knowhow gaat Infrabel vastbesloten de uitdagingen aan die zich stellen door de technologische evolutie en de liberalisering van het spoorvervoer. We zijn in staat om ons zonder aarzelen aan te passen aan de ontwikkelingen van morgen en daarbij de nodige continuïteit te verzekeren. De permanente vernieuwing en verbetering van onze prestaties kan alleen gebeuren dankzij het professionalisme en de motivatie van onze medewerkers. Deze spirit zorgt ervoor dat Infrabel een soliede toekomst tegemoet spoort.

We hebben veel waardering voor de inzet en betrokkenheid die onze medewerkers hebben getoond en alle dagen opnieuw tonen, ondanks alle onvoorziene omstandigheden die dergelijke veranderingen onvermijdelijk met zich meebrengen. Deze houding is zeer belangrijk om samen de nieuwe uitdagingen tegemoet te treden. Laat ons dus samen bouwen aan de vernieuwing van de spoorwegen, door ze de plaats te geven die ze verdient in een mobiliteitssector in volle groei.



Luc Lallemand
GEDELEGEERD BESTUURDER



Antoon Colpaert
VOORZITTER VAN DE RAAD



Raad van Bestuur

Christine Servaty
REGERINGSCOMMISSARIS

Jan Kerremans
BESTUURDER

Luc Lallemand
GEDELEGEERD BESTUURDER

Nathalie Roose
SECRETARIS VAN DE
BEHEERSORGANEN

Laurent Vrijdaghs
BESTUURDER

Mieke Officiers
BESTUURDER

Antoon Colpaert
VOORZITTER VAN DE RAAD

Directiecomité



Marcel Baele
DIRECTEUR-GENERAAL
NETWERK



Jean Marie Raviart
DIRECTEUR-GENERAAL
INFRASTRUCTUUR & AANKOPEN



Luc Vansteenkiste
DIRECTEUR-GENERAAL
TOEGANG TOT HET NET



Luc Lallemand
GEDELEGEERD BESTUURDER

Kerncijfers

Stiptheid van de treinen

De treinen komen aan op tijd of met een vertraging van minder dan 5 minuten (zonder neutralisatie).



95,6 %
Luxemburg

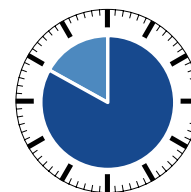


91,9 %
België

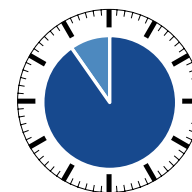
94,8 %
met neutralisatie



91,8 %
Nederland



83,1 %
Frankrijk



81,4 %
Duitsland

De infrastructuur



3536 km
lijnen waarvan
2950 geëlektrificeerd



4100 spoorwissels
in de hoofdsporen
8000 spoorwissels
in de bijsporen

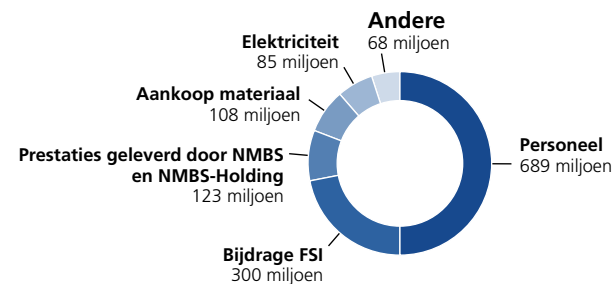


8700 seinen



2072
overwegen

Uitgaven in €



EBITDA - EBT

In miljoenen €

Bruto exploitatieresultaat (EBITDA)	61
Afschrijvingen, waardeverminderingen en voorzieningen	- 65
Financieel resultaat	55
Uitzonderlijk resultaat	- 2
Globaal resultaat (EBT)	49



Het personeel



14059 medewerkers



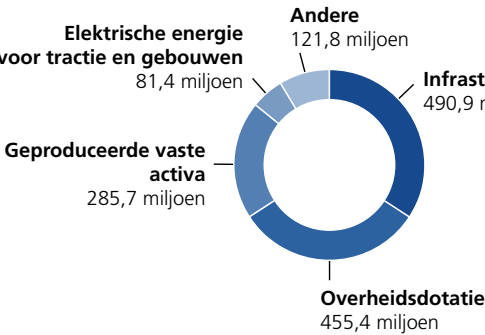
4,3 % vrouwen



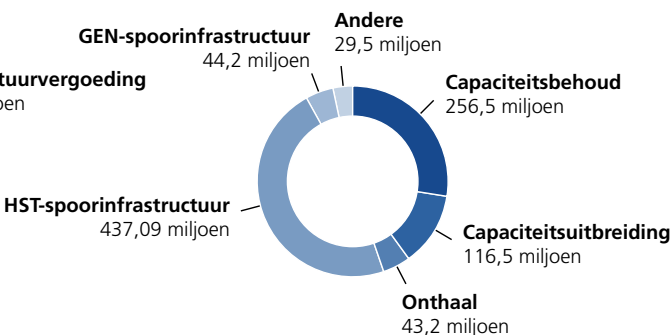
95,7 % mannen

5 verkeersleidingen
368 seinhuizen

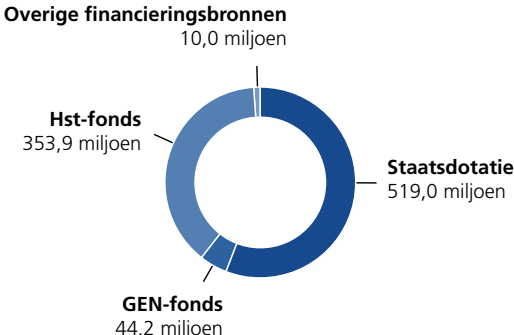
Bedrijfsopbrengsten



Gerealiseerde investeringen



Financiering investeringen



Markante feiten

- 01.01.2005** Begin van de operationele activiteiten van Infrabel en toewijzing van haar taken, personeel, activa en passiva.
- 01.03.2005** Start van het ontwikkelingsproces van het strategisch plan BRIO.
- 01.04.2005** Infrabel schrijft een Europese openbare aanbesteding uit voor de uitvoering van het project Diabolo, een spoorverbinding van en naar de Luchthaven Brussel, door middel van een Publiek Private Samenwerking en met gescheiden aanbesteding van de bouw en de financiering.
- 22.04.2005** Het Waalse Gewest levert de stedenbouwkundige vergunning af om lijn 161 tussen Brussel en de splitsing van Louvain-la-Neuve op vier sporen te brengen.
- 26.04.2005** Het Centrum voor de vernieuwing van rails van de Werkplaats in Schaarbeek, de afdeling die instaat voor de productie van herbruikbare rails en langgelaste rails, én de Werkplaats van Wondelgem krijgen het ISO 9001-certificaat toegekend voor het leveren van houtstukken en gecreosoteerde dwarsliggers.
- 19.05.2005** Infrabel lanceert het pilootproject voor het ecologische beheer van de spoorwegbermen (ondertekening van het akkoord tussen Infrabel en de vzw Natuurpunt).
- 27.05.2005** Ondertekening van het beheerscontract voor de periode 2005-2007 tussen de federale overheid en Infrabel.
- 27.05.2005** Beslissing van de ministerraad over de extra financiering om het HST-net verder af te werken van grens tot grens.
- 25.06.2005** Indienstelling van de nieuwe seinpost EBP-PLP in Charleroi.
- 06.07.2005** Inwijding van het Deurganckdok (haven van Antwerpen) en de omliggende spoorweginfrastructuur.
- 20.07.2005** Aflevering van een veiligheidscertificaat aan SNCF Fret waardoor die onderneming de toelating krijgt om op het Belgische spoorwegnet te rijden.
- 02.08.2005** Het Brussels Gewest levert de stedenbouwkundige vergunning af om lijn 161 op het Brusselse grondgebied op vier sporen te brengen.
- 01.09.2005** Beslissing van de Raad van Bestuur van Infrabel om voor haar elektriciteitsbehoeften een beroep te doen op Electrabel.
- 12.09.2005** Start van de bouwwerken aan de halte "Arcade" (lijn 26) in het kader van het GEN-project.



Het Deurganckdok (haven van Antwerpen) werd op 6 juli 2005 officieel ingewijd

Plaatsen van het laatste onderdeel van het viaduct van
Brussel-Zuid op 4 november 2005



- 24.09.2005** Laatste kans voor het publiek om de 'Tunnel van Soumagne' te bezoeken vóór die in gebruik wordt genomen: 25 000 bezoekers tijdens dit evenement.
- 30.09.2005** Goedkeuring van het meerjareninvesteringsplan 2005-2007.
- 30.09.2005** De Werkplaats van Schaarbeek en de Werkplaats van Etterbeek krijgen het ISO 9001-certificaat toegekend.
- 11.10.2005** Oprichting van de Cel BRIO.
- 11.10.2005** Akkoord van het Overlegcomité tussen de Federale Regering en de Gewesten over de uitvoering van het investeringsplan 2005-2007 en over de financiering van een aantal prioritaire investeringen via een PPS-formule of via prefinanciering.
- 13.10.2005** Goedkeuring na eerste lezing van het strategisch plan BRIO door de Raad van Bestuur van Infrabel.
- 29.10.2005** Gedeeltelijke Indienstelling van de nieuwe seinpost EBP-PLP van Brugge.
- 29.10.2005** Plaatsen van het laatste brugdek van het viaduct van Schaarbeek.

- 04.11.2005** Plaatsen van het laatste onderdeel van het viaduct van Brussel-Zuid.
- 07.11.2005** De Algemene Dienst van de Werkplaats van Schaarbeek evenals de Werkplaats voor elektromechanica en de Algemene Dienst van de Werkplaats van Etterbeek krijgen het ISO 9001-certificaat overhandigd.
- 17.11.2005** Voorstelling van 'Sand Rail', de eerste bedrijfsfilm van Infrabel.
- 18.11.2005** Infrabel organiseert een veiligheidsoefening in de spoorwegtunnel onder het station van Halle.
- 28.11.2005** De Werkplaats van Roeselare die betonstukken produceert, krijgt het ISO 9001-certificaat toegekend.
- 08.12.2005** Inwijding van de Bocht van Nossegem, een eerste stap in het Diabolo-project.
- 12.12.2005** Eerste trein van SNCF Fret op het spoorwegnet van Infrabel.
- 13.12.2005** Het Centrum voor onderhoud van speciale toestellen van Schaarbeek krijgt het ISO 9001-certificaat toegekend.



Op 24 september 2005 bezoeken
25 000 mensen de tunnel van Soumagne



 Infrabel



WIE IS INFRABEL?

Om te voldoen aan de nieuwe Europese richtlijnen over de liberalisering van de spoorwegen, heeft de vroegere NMBS haar structuren op 1 januari 2005 aangepast. Voortaan zijn er drie ondernemingen: de NMBS-Holding, Infrabel en de NMBS, die elk verantwoordelijk zijn voor specifieke taken. Op die manier zorgt de NMBS-Groep voor een nieuwe dynamiek in het Belgische spoorwegvervoer.

Infrabel binnen de NMBS-Groep

De hervorming van de spoorwegen binnen Europa vloeit voort uit het eerste spoorwegpakket (drie richtlijnen) dat werd aangenomen door de Europese Commissie. De Europese richtlijn 91/440/CCE vormt hiervoor de belangrijkste pijler. Die richtlijn bepaalt de grondslagen voor de liberalisering en beoogt vier doelstellingen:

- De scheiding van het beheer van de spoorweginfrastructuur enerzijds en het vervoer van goederen en reizigers anderzijds;
- De geleidelijke openstelling van de spoorweginfrastructuur voor andere operatoren dan de historische operatoren;
- De financiële sanering van de historische spoorwegondernemingen;
- Een onafhankelijk beheer ten opzichte van de Staat.

Die verschillende richtlijnen werden vanaf 1997 geleidelijk aan geïntegreerd in het Belgische recht en hebben uiteindelijk geleid tot de organisatie die sinds 1 januari 2005 van kracht is. De oude NMBS werd opgesplitst in drie ondernemingen. Iedere onderneming heeft het statuut van een naamloze vennootschap van publiek recht met aan het hoofd een Raad van Bestuur, een Directiecomité en een Gedelegeerd Bestuurder.

Ze vormen samen een onmisbare schakel in de vervoersketen in België en Europa. Passend in een coherent groepsbeleid ziet elk van deze vennootschappen erop toe dat haar activiteiten bijdragen tot het duurzame mobiliteitsbeleid van de regering en voldoen op het vlak van



Marc Descheemaeker, Luc Lallemand en Jannie Haek

de verplaatsingsbehoeften.

De belangrijkste missie van de drie ondernemingen is tweeledig: enerzijds het bevorderen van het spoorwegtransport op het Belgische net en op die manier een alternatief bieden voor minder milieuvriendelijke transportmiddelen; anderzijds het aanbieden van een optimale en kwalitatief hoogstaande dienstverlening zodat het spoorwegverkeer de algemene trend van het verkeer overtreft. Dit alles moet gebeuren binnen de budgettaire grenzen.



NMBS-Holding

De NMBS-Holding beheert voor de groep de human resources, het patrimonium, de groepsstrategie, de financiële consolidatie, de informatica en de telecommunicatie. Ze is eveneens belast met de veiligheids- en bewakingsdiensten én met de coördinatie van haar dochterondernemingen.

Infrabel

Alle taken van Infrabel zijn opdrachten van openbare dienstverlening die haar zijn toegekend door de wet. Ze zijn tweeledig. Enerzijds moet Infrabel het onderhoud, het beheer en de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur en van de regelings- en veiligheidssystemen verzekeren. Anderzijds moet ze erop toezien dat de essentiële functies binnen het Europese recht worden beheerd: namelijk de verdeling van de infrastructuurcapaciteiten en de tariefbepaling van de vergoedingen. Ze moet er ook voor zorgen dat de toegang tot het Belgische spoorwegnet voor iedere operator die in het bezit is van een veiligheidscertificaat, eerlijk en niet-discriminerend verloopt.

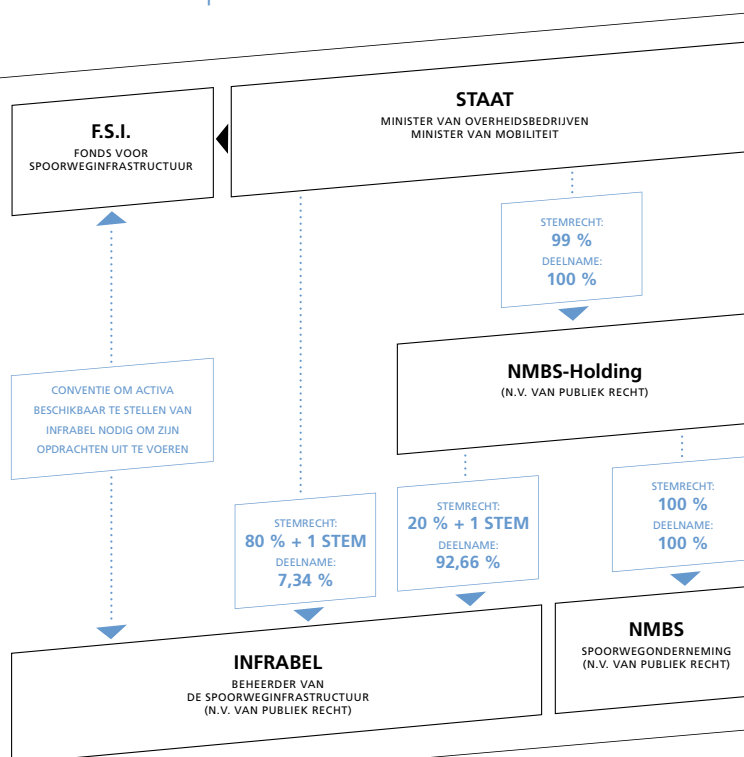
NMBS

De belangrijkste taken van de NMBS, de exploitant van de spoorwegen, zijn het reizigersvervoer (nationaal en internationaal) en het goederentransport (B-Cargo). De NMBS is belast met het bepalen en uitwerken van het aanbod en haar vervoersplan, de commercialisering van de verschillende diensten en verkoopkanalen en het vastleggen van de tarieven. Daarnaast is ze ook verantwoordelijk voor het beheer van het rollend materieel, de treinbestuurders en de treinbegeleiders. Ten slotte beheert ze ook de reizigersfilialen (Thalys, Eurostar, ...) en de goederenondernemingen (IFB, TRW, ...).

De ondernemingen van de NMBS-Groep

De infrastructuurbeheerder heeft geen enkele commerciële taak: al zijn taken zijn opdrachten van openbare dienstverlening. Infrabel is in de eerste plaats leverancier en verkoper van rijpaden.

Infrabel binnen
de NMBS-Groep



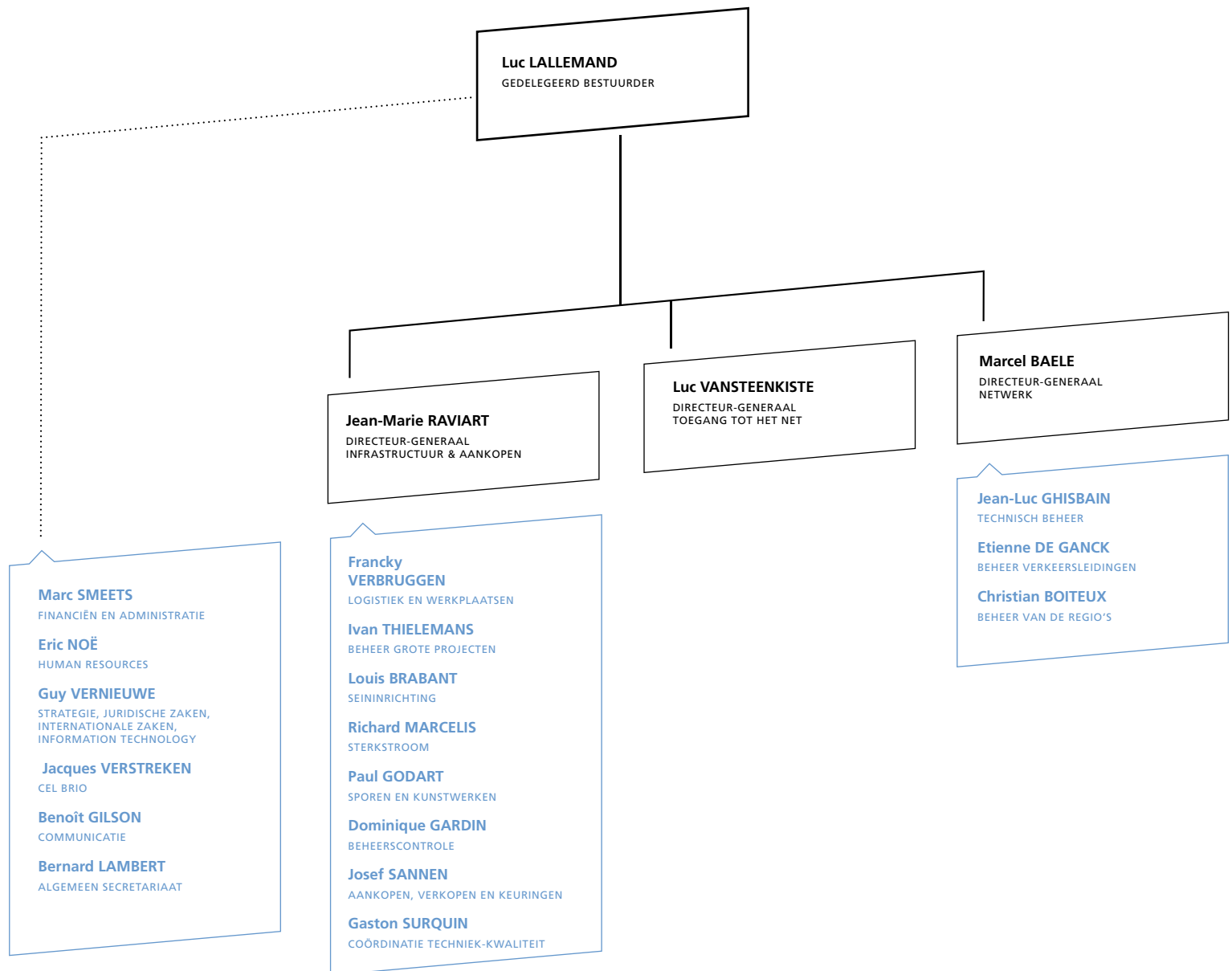
Een taak van openbare dienstverlening

Een van de belangrijkste taken van Infrabel is het onderhoud en het beheer van de infrastructuur en van de regerings- en veiligheidssystemen. Voor het uitvoeren van deze taak beoogt Infrabel twee grote doelstellingen. Als verantwoordelijke voor het onderhoud van het net en voor de toewijzing van de spoorwegcapaciteit aan de operatoren, ontwikkelt Infrabel een gespecialiseerd beleid van vernieuwing, onderhoud en beheer van de infrastructuur. En aangezien zij instaat voor de veiligheid van het net, besteedt ze bijzondere aandacht aan de regerings- en veiligheidssystemen.

Om te kunnen beantwoorden aan de toekomstige behoeften van de operatoren op het Belgische net, ontwikkelt Infrabel haar net ook op basis van investeringsplannen die worden goedgekeurd in overleg met de federale overheid en in samenwerking met het Investeringscomité van de NMBS-Groep. Infrabel is bovendien verplicht om een eerlijke en niet-discriminerende toegang tot haar net te garanderen aan iedere spoorwegonderneming die erom vraagt. De directie Toegang tot het Net, waarvan de organisatie de onafhankelijkheid van iedere spoorwegonderneming waarborgt, beheert de essentiële functies: de verdeling van de rijpaden en de tariefbepaling voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Infrabel houdt via haar directie Toegang tot het Net toezicht op de conformiteit van het personeel en het rollend materieel van de spoorwegondernemingen met de nationale veiligheidsnormen. Ze kent geschiktheidsattesten toe in het kader van de afleveringsprocedure voor het veiligheidscertificaat. De onderneming is daarnaast ook verantwoordelijk voor de dienstverlening aan de spoorwegondernemingen met betrekking tot het gebruik van de spoorweginfrastructuur.



Organigram



Infrabel is een autonoom overheidsbedrijf dat voor 7,34% in handen is van de Belgische staat en voor 92,66% van de NMBS-Holding. Om de stakeholders van Infrabel te verzekeren van de door de Europese richtlijnen vereiste onafhankelijkheid beschikt de Belgische staat echter over 80% van de stemmen (plus één stem) tegen 20% (min één stem) voor de NMBS-Holding.

De organisatie van Infrabel

Onder leiding van Gedelegeerd Bestuurder Luc Lallemand bestaat Infrabel uit drie algemene directies, zes algemene diensten en een interne Auditcel die rechtstreeks verantwoording aflegt aan het Auditcomité. De onderneming stelt momenteel 14 000 mensen tewerk en behaalt een omzet van ongeveer 1,3 miljard euro.

Infrabel is gevormd rond twee van de grootste directies van de oude NMBS: Infrastructuur, met haar 7 750 medewerkers, én Netwerk, met meer dan 6 000 medewerkers. De nieuwe directie Toegang tot het Net telt 70 personeelsleden.

De directie Netwerk staat in voor het technische beheer van het netwerk. Ze is belast met de coördinatie van het treinverkeer, de opvolging van het verkeer in real time en de uitvoering en bijwerking van de ondersteunende informatie.

De directie Infrastructuur & Aankopen ontwerpt, bouwt, vernieuwt en onderhoudt de spoorweginfrastructuur. Ze houdt zich ook bezig met de aankoop van het materiaal en de bevoorrading van de vaste installaties. Ze produceert en herstelt in haar werkplaatsen het elektrische materiaal, de spoortoestellen en de gestandaardiseerde betonelementen.

De jonge directie Toegang tot het Net, die tegelijk met Infrabel is ontstaan, beheert de essentiële functies. Enerzijds zijn dit de verdeling en toewijzing van de spoorwegcapaciteit (rijpaden) aan de verschillende operatoren en anderzijds de bepaling van de gebruiksvergoedingen voor de spoorweginfrastructuur, hierbij inbegrepen de facturatie en de inning ervan. Ze biedt ook



De directie Infrastructuur & Aankopen ontwerpt, bouwt, vernieuwt en onderhoudt de spoorweginfrastructuur

technische ondersteuning bij het vastleggen van de technische normen en van de veiligheidsnormen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Ze ziet toe op de conformiteit van het personeel en het materieel van de verschillende operatoren op het Belgische net. Ze levert geschiktheidsattesten af in het kader van de toekenning van veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen. Tenslotte is deze directie ook belast met de opstelling van de Netverklaring (NV).

Infrabel beschikt bovendien over 6 algemene diensten: financiën, communicatie, human resources, strategie en juridische zaken, algemeen secretariaat en de cel BRIO. Deze diensten vallen rechtstreeks onder de Gedelegeerd Bestuurder en ondersteunen de werking en de globale strategie van de onderneming en de verschillende directies.

In 2005, het geboortjaar van Infrabel, zijn de grondslagen gelegd voor een ambitieuze ontwikkeling. Het investeringsplan, het strategisch plan, het beheerscontract, de invoering van overlegorganen, de vastlegging van de doelstellingen en prioriteiten... al deze maatregelen getuigen van een in vele opzichten rijk gevuld jaar.

Beheersverslag 2005

Wegschieten uit de startblokken

Een van de meest opvallende gebeurtenissen in september 2005 was de goedkeuring van het meerjareninvesteringsplan 2005-2007. Dit werd in samenspraak met de twee andere vennootschappen gecoördineerd binnen een "investeringscomité." Daarnaast gingen in december de onderhandelingen over het tweede investeringsplan 2008-2012 van start, parallel met de onderhandelingen over het eerste aanhangsel van het beheerscontract.

Eerder in 2005 werden, met het oog op de invoering van een gezamenlijk beleid en een op elkaar afgestemde strategie, specifieke overlegorganen opgericht binnen de Groep, waaronder het Comité van de 3 CEO's, het Sturingscomité en het Investeringscomité.

- Het Comité van de 3 CEO's bereidt de vergaderingen voor van het Sturingscomité en verzekert de coherentie in de beslissingen en de projecten.
- Het Sturingscomité is een statutair orgaan met vertegenwoordigers van de personeelsorganisaties dat belast is met de begeleiding van de uitbouw van nieuwe structuren, de opstelling van de ondernemingsplannen en de problemen van operationeel beheer.
- Het Investeringscomité moet toezien op een goede coördinatie van de investeringen binnen de Groep. Het waakt eveneens over de naleving van de regionale verdeelsleutel van de investeringen.



De Infrabelwerken : alle uitdagingen trotseren

Strategisch plan

Naast de ondertekening van het beheerscontract op 27 mei 2005 tussen de drie vennootschappen en de Belgische Staat (publicatie in het Belgisch Staatsblad op 31 augustus 2005), werd in 2005 ook het strategisch plan BRIO (Belgian Railway Infrastructure Objectives) ingevoerd voor de periode 2006-2010. Op basis van een uitgebreide bevraging van de kaderleden, stakeholders en van een internationale benchmarking legt dit plan 22 strategische prioriteiten vast die zullen worden uitgevoerd op basis van een matrixorganisatie.

Deze door Infrabel vastgestelde doelstellingen voor project management hebben concreet geleid tot de oprichting van nieuwe interfaces binnen de groep en van nieuwe samenwerkingsmodaliteiten tussen de infrastructuurbeheerder en zijn klanten. "In ons strategisch plan", verklaart Guy Vernieuwe, manager van de dienst Strategie en Juridische zaken, "hebben we onze wil uitgedrukt om een spirit klant-leverancier te ontwikkelen. We gaan volgens deze geest dan ook interfaces beheren samen met alle spoorwegondernemingen,



waaronder, vanzelfsprekend, de historische uitbater: de NMBS. In overeenstemming met de geest van de Europese richtlijnen evolueren we naar een intensievere vastlegging van al deze relaties en we doen dat onder andere door de invoering van de Service Level Agreements die het behoud van een hoog kwaliteitsniveau beogen.”

Projecten, doelstellingen en grote werken

In het eerste levensjaar van Infrabel werden de prioritaire projecten en doelstellingen van de onderneming vastgelegd en gepland. Een van die projecten is bijvoorbeeld de modernisering van het net om de veiligheid en de stiptheid ervan te verbeteren. Ook de concentratie van 368 seinhuizen tot 31 + 11 telebediende seinhuizen (horizon 2012) en de centralisatie van de 5 verkeersleidingen tot 1 centrale verkeersleiding (eind 2006) komen in het plan aan bod. Tenslotte behoort ook het strategische plan voor de verbetering van de veiligheid van de overwegen en de optimalisering van de logistiek (Logistieke Centra Infrastructuur - LCI - horizon 2012) tot de prioritaire projecten die in 2005 werden gelanceerd.

Voor de grote werken heeft het Overlegcomité, dat bestaat uit de federale regering en de twee gewestregeringen, zes prioritaire werven aangeduid waarvoor PPS (Publiek Private Samenwerking) of prefinancieringen kunnen worden georganiseerd: de Liefkenshoekspoorverbinding in Antwerpen, de haven van Zeebrugge, de as Brussel-Luxemburg, de spoorwegterminal van de Haven van Brussel, het station van Gosselies (luchthaven van Charlerloi) én buiten het werkingsgebied van Infrabel, de parking van Louvain-la-Neuve.

Tenslotte werd 2005 ook gekenmerkt door talrijke grote werken bij Infrabel. De HST-werken werden in sneltreinvaart voortgezet en het startschot werd gegeven voor het GEN-project. De bocht van Nossegem (lijn Brussel-Leuven), die een rechtstreekse verbinding mogelijk maakt tussen Leuven en de Luchthaven Brussel, werd eind 2005 in gebruik genomen. Maar ook in de jaren 2006 en 2007 zullen er heel wat indienstnemingen gebeuren. Heel wat grote infrastructuurwerken naderen momenteel hun afwerkingsfase.

Infrabel in drie prioriteiten



Guy Vernieuwe

STRATEGIE, JURIDISCHE ZAKEN,
INTERNATIONALE ZAKEN,
INFORMATION TECHNOLOGY:

“Infrabel beroept zich heel sterk op de nieuwe technologie om het net te beveiligen.”

Veiligheid

Om het net veiliger te maken, heeft Infrabel beroep gedaan op nieuwe technologieën. In dit kader ontwikkelt de onderneming concreet het GSM-R: een nieuw GSM-communicatienetwerk voor de spoorwegen waardoor alle spelers (stationschef, treinbestuurder, seingeveer, enz.) in optimale omstandigheden met elkaar in verbinding kunnen staan en de veiligheid wordt verhoogd. Infrabel koos ook voor het nieuwe Europese ETCS-seinsysteem dat beschikt over verbeterde veiligheidsfuncties. Dit systeem zal geleidelijk worden toegepast op het Trans-Europese net maar ook op het grootste gedeelte van het Belgische netwerk, waardoor dit op een interoperabel netniveau zal staan.

Regelmaat en stiptheid

Als grootste strategische doelstelling beïnvloedt de stiptheid de frequentie van de treinen en meer in het bijzonder het vertrouwen dat de reizigers de laatste jaren stelden in de NMBS, de grootste klant van Infrabel. Het verzekeren van de regelmaat betreft in eerste instantie het onderhoud van het net en de optimalisering van de arbeidsprocedures.

Modernisering van de productiemiddelen

De derde prioriteit heeft betrekking op de verbetering van de productiemiddelen op het vlak van de aanpassing van de nieuwe technologieën. In dit opzicht worden de seinhuizen en de productiewerkplaatsen gemoderniseerd, terwijl de ateliers van de onderhoudsploegen geleidelijk worden gehergroepeerd in de nieuwe Logistieke Centra Infrastructuur (LCI). Dit zal tot betere arbeidsomstandigheden voor het personeel.



Het plezier van een goed uitgevoerd werk!

Na 26 jaar hard labeur aan de sporen beschouwt Ronny Zoetaerdt Infrabel als zijn tweede familie. Hij heeft het volste vertrouwen in de toekomst en is erg tevreden over de evoluties die gepaard gaan met de modernisering van het net.

Samen met zijn collega's onderhoudt Ronny de sporen en de wissels en legt hij nieuwe rails.

"Ik weet dat ik maar een kleine schakel ben in de organisatie van Infrabel", vertelt hij. "Ik stel wel met veel voldoening vast dat dankzij mijn dagelijks werk de treinen in optimale en veilige omstandigheden rondrijden."

Als veeleisend man geeft Ronny, net als al zijn collega's, blijk van professionalisme en grote toewijding. Hij is trouwens de eerste om verheugd te zijn over de aandacht die Infrabel besteedt aan strenge procedures en veiligheid.

"Wij streven de perfectie na. Daarom gebeuren er ook zo weinig ongevallen. Ik weet niet of dat in de privé-sector ook het geval is."

Hoewel hij steeds buiten werkt en het klimaat in België vaak erg wisselvallig is, houdt Ronny er toch altijd de moed in.

"De zomer is natuurlijk het aangenaamste seizoen maar zelfs wanneer het regent of vriest, staan wij paraat."

Want hoewel het beroep de laatste jaren sterk is gemoderniseerd, blijft het toch nog altijd een erg fysieke taak.

"Iemand met een zwakke rug kan dit beroep niet tot z'n zestigste doen. De machines maken het werk zeker gemakkelijker, maar ons beroep eist toch veel van ons lichaam", legt de spoorlegger glimlachend uit. Meer dan ooit is Ronny een van die arbeiders, zoals er bij Infrabel vele zijn, die hun werk en hun collega's als een tweede thuis ervaren."



ZIJN BEROEP, ZIJN PASSIE

Ronny Zoetaerdt

"Wij staan altijd paraat."





BRIO, een strategisch plan
voor de toekomst

Het strategisch plan BRIO (Belgian Railway Infrastructure Objectives), goedgekeurd door het Directiecomité, de Raad van Bestuur en de bevoegde Minister, legt de prioriteiten van de onderneming voor de periode 2006 - 2010 vast.

BRIO, een actieplan voor Infrabel



Het uitbouwen van een
moderne infrastructuur:
een van de doelstellingen van Infrabel

BRIO: achter dit klinkende acroniem schuilt een belangrijk strategisch plan voor de ontwikkeling van Infrabel. De voorbije maanden werd binnen de onderneming met man en macht gewerkt aan het opstellen van dit plan. "De oorsprong van het strategisch plan BRIO is verbonden met de oprichting van Infrabel, op 1 januari 2005," verduidelijkt Jacques Verstreken, hoofd van de cel BRIO, belast met de implementatie van het strategisch plan. Om de doeltreffendheid te vergroten, heeft Infrabel beslist om een modern managementsysteem op te starten dat per project gebaseerd is op een matrixstructuur om zo de strategische prioriteiten van de onderneming te implementeren."

Op 1 maart 2005 werd de basis van het plan bepaald en nu kan de algemene dienst Strategie de voorbereidingsfase echt lanceren. Eerst werden 173 hogere kaderleden van de onderneming door 4 universiteitsprofessoren geïnterviewd. Het doel van deze stap: een maximum aan relevante informatie verzamelen, waken over de coherentie ervan en acties opwekken in de te ontwikkelen domeinen. Parallel hiermee hebben de professoren ook de stakeholders ondervraagd. Tenslotte vervulde een vergelijkende studie van spoorwegmaatschappijen en een studie over het goedertransport het voorbereidende onderzoek.

"Al deze informatie werd door de leiding van de onderneming tijdens een overlegseminarie geanalyseerd," vervolgt Jacques Verstreken. "Tijdens deze sessie werden de visie, de missie en de waarden van Infrabel duidelijk vastgelegd. Bovendien werden 22 strategische prioriteiten, die betrekking hebben op alle aspecten van de onderneming (technische, financiële, commerciële domeinen, human resources, ...) naar voren geschoven. Dit overleg heeft uiteindelijk geleid tot het strategisch plan BRIO."

Na het seminarie wordt het strategisch plan BRIO nog uitgebreid met een financieel luik alvorens het aan de beheersorganen van Infrabel wordt overgemaakt. Dit informele overleg maakt het mogelijk om het plan te verfijnen en de laatste details te preciseren. Op 7 februari 2006 werd het plan BRIO voorgelegd aan de Raad

van Bestuur, die het goedkeurde. Onmiddellijk daarna werd het aan de ondernemingsplannen van de NMBS-Holding en de NMBS-operator toegevoegd om het in te passen in het geconsolideerd ondernemingsplan van de Groep. Nu nog de uitvoering ...

"Volgens het huidige plan", zegt Jacques Verstreken, "worden de 22 strategische prioriteiten verdeeld over alle diensten en directies binnen Infrabel. De 6 eerste prioriteiten, die van kapitaal belang zijn voor de onderneming, worden direct door de cel BRIO behandeld. Deze cel werd speciaal hiervoor opgericht en ressorteert rechtstreeks onder de Gedelegeerd Bestuurder. De 16 andere prioriteiten worden onderverdeeld volgens de aard van hun thema's: 6 voor de directie Infrastructuur & Aankopen, 4 voor de directie Netwerk, 2 voor de directie Toegang tot het Net en 4 voor de Algemene Diensten."

Alle prioritaire projecten vallen onder de bevoegdheid van een promotor. Deze promotor – algemeen directeur, manager of hoofd van de cel BRIO – is verantwoordelijk voor de projecten van zijn directie of dienst. Vervolgens wordt ieder project toegewezen aan een individuele projectleider die aan het hoofd staat van een werkgroep. Deze werkgroep is samengesteld – een transversale kwestie – uit vertegenwoordigers van de 3 algemene directies, de algemene diensten van Infrabel en van verschillende vakgebieden binnen de NMBS-Groep (Patrimonium, Materieel, ICT, ...). Dit vereist een coördinatie met het beheer van de infrastructuur.

"Om te vermijden dat de uitvoering van de prioritaire projecten niet in het gedrang komt door een te gesloten organisatie", verklaart Jacques Verstreken, "hebben we gekozen voor een matrixstructuur voor het beheer van de projecten. Omdat deze organisatie is gebaseerd op een transversaal management, kunnen de projecten worden beheerd door alle diensten en directies binnen Infrabel. Iedere projectleider brengt verslag uit bij zijn promotor, die op zijn beurt rapporteert aan het Directiecomité via de verantwoordelijke van de cel BRIO. Die verslaggeving gebeurt altijd via de cel BRIO, wat verzekert dat de benadering van de problemen en de evaluatie van de vorderingen op een coherente manier gebeurt. Deze globale visie biedt ons de kans om alle in BRIO vastgelegde prioriteiten van dichtbij te volgen."

Maar BRIO is veel meer dan een strategisch plan. Het zal de komende jaren als een echte motor voor de onderneming werken. Een motor waarvan ieder personeelslid nu al een essentieel onderdeel vormt...



BRIO, de strategische prioriteiten

INFRABEL

1. Veiligheid

Invoering van een beheersysteem voor de veiligheid en voorrang geven aan de hieraan gekoppelde investeringen; onafhankelijke organisatie van controles voor alle operatoren en sensibilisering ervan voor de veiligheid; implementatie van de systemen ETCS en GSM-R.

2. Nieuwe organisatie Infrabel Netwerk

Organisatie in functie van de specifieke taken en een concentratie van de verkeersleidingen en seinhuizen voor een modernisering van de structuur van het regionaal beheer van Infrabel Netwerk, met een drievoudig doel: veiligheid, stiptheid en kwaliteitsinformatie.

3. Concentratie van de seinhuizen en fusie van de verkeersleidingen

Fusie van de verkeersleidingen voor een betere vlothed en stiptheid van het treinverkeer. Concentratie van de seinhuizen om zo de installaties te vernieuwen en uniform te maken, de betrouwbaarheid ervan te verbeteren, de regelmaat van het verkeer te verhogen, de efficiëntie van het personeel te verbeteren en de kosten te drukken.

4. Optimalisering van de logistieke centra

Hergroepering van het personeel in een aantal logistieke centra (LCI) en organisatie van een optimale logistieke ondersteuning in de centra door krachtige installaties en reële magazijnen.

5. Strategie Klant/Product

Ontwikkeling van een coherent beleid naar de stakeholders toe om het spoorwegvervoer op het Belgische spoorwegnet optimaal te promoten en een maximaal gebruik van de infrastructuur te bevorderen.

6. Beheer door resultaten (de implementatie van het strategisch plan BRIO en "Balanced Scorecards")

Uitwerking van een volwaardig strategisch beheer op basis van het plan BRIO met opstart van een "beheer door resultaten"

om met behulp van "Balanced Scorecards" de uitvoering van de strategische prioriteiten te evalueren en op te volgen.

DIRECTIE INFRASTRUCTUUR

7. Geïntegreerde financiële planning (op korte en lange termijn) van zowel het onderhoud, de vernieuwing als de investeringen

Voorrang geven aan vernieuwingen met als prioritaire doelstelling het beperken van de onderhoudskosten dankzij de technologische vooruitgang en de invoering van meer doelgerichte onderhoudsprocedures.

8. Uitvlakken van de pieken in het histogram van de ouderdom van onderdelen: ontwikkelen van een strategie op lange termijn voor de "gezondheid" van de infrastructuur

Verfijning van de vernieuwingsbehoeften dankzij een betere inventaris van de elementen in het netwerk. De kennis van de behoeften op vlak van uitbreidingsinvesteringen van het netwerk is fundamenteel.

9. Vermindering van de diversiteit (standaardisatie)

Doelstelling: realiseren van een grotere standaardisatie van de installaties om de taak van de mensen op het terrein eenvoudiger te maken; verminderen van de stocks om zo de werking van de onderhoudsteams te verbeteren.

10. Vereenvoudiging van de infrastructuur (voor een gewenste capaciteit het evenwicht zoeken tussen kosten en prestaties)

Meer systematische voortzetting van de vereenvoudiging van de installaties en stimulatie van het afschaffen van overwegen.

11. Socio-economische aanpassing van de middelen

Beperken van de externe middelen dankzij de inschakeling van de eigen menselijke middelen die dankzij de gedaalde onderhoudsbehoeften bij de uitvoering van de investeringen vrijkomen.

12. Gebruik van geautomatiseerde veiligheidssystemen voor de bescherming van de mensen op de werven om zo de bestaande veiligheid te verbeteren

Analyse van de economische relevantie en efficiëntie inzake veiligheid van de automatische aankondigingsystemen voor treinen op werven..



Voorrang geven aan vernieuwingen

DIRECTIE NETWERK

13. Verzekeren van de stiptheid van de treinen

Mobilisatie van alle medewerkers rond een gemeenschappelijk doel: een van de meest betrouwbare Europese netwerken zijn en blijven dankzij een soliede dienstregeling, een betrouwbare infrastructuur, een optimale regeling van het verkeer en een goede coördinatie met alle spoorwegoperators.

14. Strategisch plan voor de overwegen

Doel: het aantal overwegen verminderen of, indien dit niet mogelijk is, de beveiliging ervan verhogen en deelnemen aan sensibiliseringscampagnes van het BIVV.

15. Socio-economische aanpassing van de middelen

Systematisch onderzoek van de aspecten van de Human Resources in een omvattende studie voor de aanpassing van de middelen.

16. Objectivering van de definitie van werkonderbrekingen en het afsluiten van sporen voor onderhoud en vernieuwing (met directie Infrastructuur & Aankopen en directie Toegang tot het Net)

Economische optimalisering van de werkvensters voor werken aan sporen en onderzoek van de werkmethodes om een langdurige buitendienststelling van sporen maximaal te rentabiliseren. Aanmoedigen om de werken op één traject te groeperen (clusters).

DIRECTIE TOEGANG TOT HET NET

17. Structuur "Klantenbeheer" ("account management", havens, industrie) en "Veiligheidsbeheer" (met directie Netwerk)

Rationalisatie van de contractuele relaties via één enkel loket, voeren van een uniform beleid in de behandeling van de klanten, uitwerking van een coherente benadering om het spoorverkeer te promoten en de hoge veiligheid ervan te waarborgen.

18. Zoeken naar een betere betrouwbaarheid van de operators door middel van SLA's ("Service Level Agreements")

Uitwerking van Service Level Agreements voor de verschillende operators om een hoge graad van betrouwbaarheid van hun kant te garanderen.

ALGEMENE DIENSTEN

Strategie en Juridische Zaken en Information Technology

19. Ontwikkelen van het Project Management en specifieke informaticatools

Verdere implementatie van een moderne structuur voor project management met betrekking tot de in 2004 ingezette investeringen en ontwikkeling van een geïntegreerde IT-strategie.

Financiën en Administratie

20. Aanpassing van de boekhouding met het oog op de invoering van de normen IAS-IFRS en een ERP-systeem

Verbetering van het opstelproces voor het ondernemingsbudget, verdere opstelling en verbetering van het financiële rapporteringssysteem op korte termijn, herziening van de analytische boekhouding, implementatie van een ERP-systeem en van de normen IAS-IFRS.

Human Resources

21. Ontwikkelen van een doeltreffende HR-strategie door het beheer van de vaardigheden

Behoud en optimaal beheer van de knowhow per organisatie en doelgerichte opleidingen.

Communicatie

22. Ontwikkelen van een sterk Infrabel-imago

Ontwikkeling van een externe communicatie om de onderneming een autonoom, jong, modern en dynamisch imago aan te meten en van een motiverende interne communicatie, die de teamspirit stimuleert en de bijzonderheden van de Infrabel-cultuur belicht.



Na een rijke en gevarieerde carrière van 30 jaar binnen de NMBS werd Jacques Verstreken in januari 2006 benoemd als hoofd van de cel Brio. Hiermee wordt hij verantwoordelijk voor de implementatie van het strategisch plan van Infrabel. Een schitterende kans voor deze 53-jarige ingenieur om zijn ervaring ten dienste te stellen van dit belangrijke project!

Als burgerlijk ingenieur heeft Jacques Verstreken een grote affectie met de spoorwegen. Hij was nog erg jong toen hij in dienst trad bij de NMBS waar hij een gevarieerde carrière heeft uitgebouwd, bijvoorbeeld als beheerder van verschillende grote projecten (station Brussel-Luxemburg, HST-station in Brussel-Zuid, ...), alvorens hij aan het hoofd kwam te staan van de directie Infrastructuur & Aankopen in de zone Brussel.

“Na de oprichting van Infrabel bleven mijn taken min of meer dezelfde voor het technische aspect”, legt hij uit. “Wat de verhoudingen binnen de NMBS betreft, heb ik echter veel rond de tafel gezeten met mijn teams om hen uit te leggen hoe de nieuwe structuur van de NMBS-Groep er nu uitziet, wat hierbij de taak van Infrabel is en hoe deze veranderingen onze activiteiten zullen beïnvloeden. Ik was ervan overtuigd – en dat ben ik nu nog meer dan vroeger – dat elke verandering maar kan slagen dankzij een goede communicatie.”

Als contactpersoon – en een geboren organisator in de ogen van zijn collega's – zal Jacques Verstreken deelnemen aan alle fasen voor de uitvoering van het strategisch plan Brio.

“Tijdens een vergadering legde Luc Lallemand me uit dat hij van plan was om een matrixbeheer in te voeren voor de projecten binnen Infrabel. Dit moet ervoor zorgen dat het plan doeltreffend wordt uitgevoerd, het moet met andere woorden de motor zijn van de onderneming. Hij zei dat hij hiervoor iemand zocht die het werk op het terrein door en door kende, en over goede sociale vaardigheden beschikt, om de cel, die belast is met de coördinatie van dit plan, te leiden.”

Zo werd Jacques Verstreken op 1 januari 2006 dus officieel benoemd als hoofd van de cel Brio.

“Iets nieuws opstarten is nooit gemakkelijk”, legt hij uit. “Vooral omdat dit strategisch plan van bijzonder groot belang is voor de ontwikkeling van Infrabel. De kans die me wordt geboden, is echter zeer stimulerend, vooral omdat ik kan samenwerken met personen met erg verschillende achtergronden. Daarom heb ik gekozen voor een managementmethode die veel plaats voor inspraak en samenwerking laat, zodat iedereen het beste van zichzelf kan geven. Nu moeten we de concrete implementatie van het plan nog vormgeven. En dit is de grootste uitdaging, maar ik ben vol vertrouwen want het plan steunt op 14 000 personen van wie de kwaliteiten en de energie enorm zullen bijdragen tot de realisatie van vele grootse dingen.”



ZIJN BEROEP, ZIJN PASSIE

Jacques Verstreken

HOOFD VAN DE CEL BRIO

“Dit plan berust op 14.000 medewerkers van wie de kwaliteiten en de inzet enorm zullen bijdragen tot de realisatie van vele grootse dingen.”



A large industrial structure, possibly a bridge or a large crane, is illuminated at night. Bright sparks are falling from a central point, creating a long, vertical trail of light. The structure is made of metal beams and supports. The background is a dark blue sky. The text "Een ambitieus investeringsplan" is overlaid on the right side of the image.

Een ambitieus
investeringsplan

Met de goedkeuring op 30 september 2005 van een bijzonder overtuigend investeringsplan 2005-2007 toont Infrabel duidelijk aan een determinerende rol te willen spelen in de ontwikkeling van het transportaanbod nu en in de toekomst.



Marc Smeets

FINANCIËN EN ADMINISTRATIE:

“Een gezonde financiële toestand is een waarborg voor de toekomst van de onderneming”.

Een ambitieus investeringsplan

Met de uitvoering van het investeringsplan 2005-2007 kan de onderneming een omvangrijke uitbreiding van de mobiliteit in België verder nastreven. Tijdens deze periode zal de NMBS-Groep jaarlijks gemiddeld 1,6 miljard € investeren. Het doel is om tegen eind 2007 het aantal reizigers met 25% te laten stijgen en het marktaandeel van de spoorwegen voor het goederentransport te consolideren.

Het grootste deel van dit budget zal door Infrabel worden geïnvesteerd (3,3 miljard € voor de periode 2005-2007) in verschillende projecten, vooral voor de modernisering (27%) en uitbreiding (20%) van de binnenlandse spoorinfrastructuur. De veiligheid, het GEN-project, de voltooiing van het HST-net en een betere infrastructuur voor het reizigersonthaal zijn eveneens belangrijke punten van het investeringsplan.

Het potentieel van het Belgische netwerk verbeteren

Voor het capaciteitsbehoud, d.w.z. de bestaande infrastructuur in perfecte staat houden, heeft Infrabel een investering van 878 miljoen € over 3 jaar voorzien. Voor de modernisering van de seinhuizen, één van de prioriteiten van het strategisch plan BRIO, is er

een budget van 187,4 miljoen € beschikbaar. Dit is een van de vele projecten, verdeeld over heel België, die zullen bijdragen tot twee grote prioriteiten van Infrabel, namelijk de veiligheid en de regelmaat.

Behalve het capaciteitsbehoud voorziet het investeringsplan ook de capaciteitsuitbreiding van het klassieke Belgische netwerk door middel van 13 grote projecten. Doel van deze investeringen: het hoofd bieden aan de toename van het verkeer, het opstarten van nieuwe verbindingen en het verbeteren van het potentieel van het Belgische spoornetwerk. De belangrijkste projecten zijn de Diabolo (114 miljoen €) in Brussel-Nationaal-Luchthaven, de Liefkenshoekspoorverbinding onder de Schelde (146 miljoen €), de spoorlijn Brussel-Luxemburg (73 miljoen €) en verschillende investeringen in de Antwerpse haven (65,1 miljoen €)...

Volledig in overeenstemming met de doelstellingen van het strategisch plan BRIO zijn deze projecten gekozen door hun uitstekende verhouding tussen de geïnvesteerde bedragen en de impact van deze investeringen op het Belgische spoorverkeer.

Het project GSM-R (86 miljoen €), een geavanceerd radiotelecommunicatiesysteem, krijgt ook alle aandacht gezien de essentiële rol in de veiligheid van het Belgische spoornetwerk.

Publiek Private Samenwerking

Algemeen kan een Publiek Private Samenwerking (PPS) worden omschreven als een gestructureerde samenwerking tussen een openbare en een private onderneming met als doel het financieren en uitwerken van een concreet project met creatie van een meerwaarde voor elk van de partijen. In een dergelijke structuur wordt het grootste deel van de risico's van het project gedragen door de private partner.

Concreet gezien heeft Infrabel momenteel twee PPS-projecten lopen voor de uitvoering van belangrijke investeringen: de Diabolo, de verbinding met de Luchthaven Brussel, en de Liefkenshoekspoorverbinding in de Antwerpse haven: een nieuwe verbinding voor het goederenverkeer tussen de linker- en rechteroever van de Schelde.

Een privaat consortium van ondernemers en investeerders neemt de investeringen en bepaalde risico's voor zijn rekening. Na de uitvoeringsfase van het project zal Infrabel er gedurende lange tijd gebruik van kunnen maken mits betaling van een jaarlijkse vergoeding die nu al is vastgesteld.



Publiek Private Samenwerkingen maken een snellere uitvoering van werkzaamheden mogelijk

Het GEN in de schijnwerpers

De bouw van het Gewestelijke ExpresNet in en rond Brussel, dat de laatste tijd vaak de media haalt, blijft meer dan ooit een prioriteit. Tussen 2005 en 2007 investeert Infrabel 487 miljoen € aan de verdere bouw van de GEN-infrastructuur: dit is 15% van het globale budget van dit project, dat essentieel is voor de mobiliteit in en rond de hoofdstad. De belangrijkste deelprojecten in dit kader zijn de bouw van de spoortunnel Schuman-Josaphat in Brussel (129 miljoen €), de lijn Brussel-Ottignies (133 miljoen €), de lijn Brussel-Nijvel (101 miljoen €) en de lijn Brussel-Denderleeuw (99 miljoen €).

Hogesnelheidslijnen

Infrabel plant ook belangrijke investeringen voor de afwerking van het HST-net van grens tot grens (917 miljoen €, ofwel 28% van het investeringsbudget). Voor de voltooiing van de hogesnelheidslijn Antwerpen-Nederlandse grens (inclusief Antwerpen-Centraal) heeft Infrabel een budget van 453 miljoen € voorzien. In de hogesnelheidslijn tussen Luik en de Duitse grens wordt 363 miljoen € geïnvesteerd.

Rechtstreekse én onrechtstreekse klanten en productiemiddelen

Met al deze investeringen zullen de klanten van Infrabel – spoorwegoperators in de sector van het personen- en goederenvervoer – nieuwe verbindingen kunnen ontwikkelen, hun omzet verhogen, hun frequenties opdrijven, hun verkeer betrouwbaarder maken... en dit in het kader van een steeds verbeterende veiligheid. Dit is vanzelfsprekend ook in het voordeel van de "klanten van de Infrabel-klanten", namelijk de industriële bedrijven en de reizigers.

Deze laatsten zullen bovendien rechtstreeks kunnen genieten van een deel van de investeringen. Infrabel zal de komende drie jaren immers 210 miljoen € investeren in een betere infrastructuur voor het reizigersonthaal (6%). Het betreft hier vooral investeringen in perrons en onderdoorgangen. Die investeringen zijn onder andere voorzien in de stations van Brussel-Centraal, Leuven, Gent-Sint-Pieters, Brugge, Luik, Bergen, Charlerloi, ...

Tenslotte investeert Infrabel nog eens 152 miljoen € in de verschillende productiemiddelen (3%): logistieke centra en infrastructuurwerkplaatsen, speciale onderhoudstoestellen, specifieke informatica en andere.

Dagelijks pendelen meer dan 360 000 mensen naar Brussel. Tegen eind 2008 komen hier volgens de verwachtingen nog eens 50 000 pendelaars bij. Met het oog op deze groei en aangezien de wegen al verzadigd zijn, vormt het GEN zonder enige twijfel de beste oplossing om de mobiliteit in en rond de Europese hoofdstad op lange termijn te verzekeren.

GEN Een vitaal netwerk voor de mobiliteit in België



Het GEN :
voor meer mobiliteit in en rond Brussel

Het Brusselse GEN zal bestaan uit een netwerk van negen nauw met elkaar verbonden spoorverbindingen en specifieke buslijnen in de zones waar geen treinen rijden. De frequentie van het verkeer (een trein om de 15 minuten tijdens de spits) is de grootste troef van het GEN-project maar dit vereist een uitbreiding van twee naar vier sporen op de meeste spoorlijnen. Hierdoor wordt de capaciteit van de assen verhoogd en de vlothheid verbeterd door het afstemmen van de sporen op het type van verkeer. Twee sporen zullen worden gereserveerd voor snelle treinen (IC-IR, snelle piekurtreinen en eventueel bepaalde HST-treinen) terwijl twee andere sporen bestemd zijn voor het GEN en de tragere P-treinen.

Voor Infrabel, dat verantwoordelijk is voor de bouw van deze nieuwe infrastructuur, betekent het GEN-project een totale investering van 1,720 miljard €. Hiervan is een belangrijk deel voor rekening van het GEN-fonds, dat werd opgericht op initiatief van de federale regering en wordt beheerd door de NMBS-Holding.

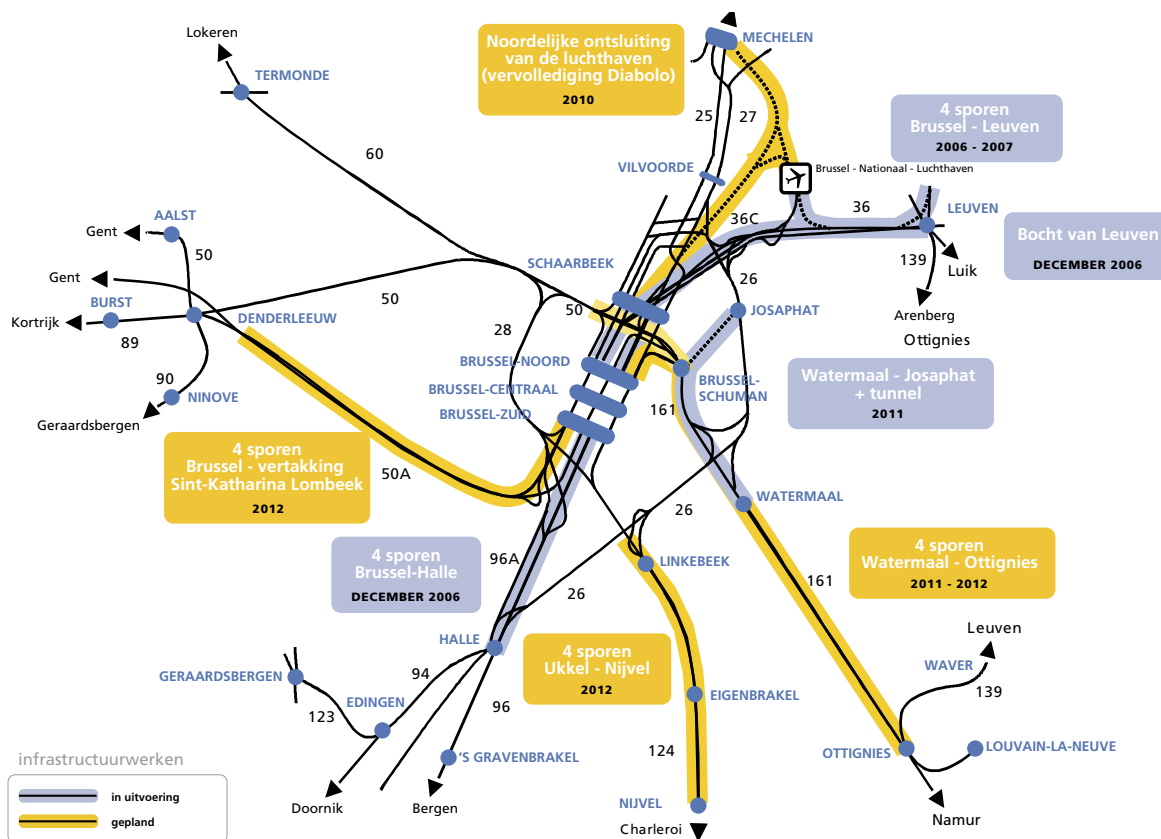
Heel wat infrastructuurwerken zijn al begonnen of worden binnenkort opgestart op verschillende spoorlijnen in Brussel, waar meer dan 120 stations en stopplaatsen zullen worden aangepast of gerenoveerd. Het doel is dat het GEN-project tegen Horizon 2012 volledig operationeel is.

“In 2005”, verklaart Guy Vernieuwe, manager van de dienst Strategie, Juridische en Internationale Zaken en IT, “bevond het GEN-project zich voornamelijk in een voorbereidende fase, waarbij

we de bouwvergunningen moesten aanvragen in de drie gewesten van het land. In de zone Brussel-Schuman-Etterbeek zijn de werken ondertussen volop aan de gang.”

Brussel – Denderleeuw (L.50A)

Zoals voor verschillende GEN-lijnen (L.124, L.161 en L.36) heeft de aanleg van een derde en vierde spoor langs de lijn L.50A tussen Denderleeuw en Brussel betrekking op twee gewesten, namelijk het Vlaamse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Voor het Vlaamse Gewest werd de milieustudie afgesloten in 2005. In de lente van 2005 werd de definitieve versie voorgesteld aan de cel MER (Milieu-Effecten Rapport) van het Vlaamse Gewest in afwachting van de conformiteitsverklaring. Het debat dat daarop volgde, duurt nu al zo lang dat momenteel nog geen enkele conformiteitsverklaring van het MER werd afgeleverd en dus de bouw aanvraag nog niet kon worden ingediend. Deze twee verplichtingen hebben een jaar vertraging veroorzaakt.



Spoortunnel Schuman – Josaphat

In 2005 zijn in Brussel de werken tussen Watermaal, Schuman en Josaphat (Meiser) gestart. De aanleg van een spoorweginfrastructuur in het oosten van Brussel is noodzakelijk voor de toename van het treinaanbod in Brussel én voor de verbetering van de verbinding met de Europese wijk. Het gezamenlijke gebruik van de spoorlijn in het oosten van Brussel (L.26) en de tunnel zorgen ervoor dat de Europese wijk met de meeste Belgische grootsteden (assen Mechelen/Hasselt, Leuven/Luik en met de Luchthaven Brussel) kan worden verbonden, zonder hiervoor gebruik te maken van de Noord-Zuidverbinding, die zo goed als verzadigd is. Voor deze verbinding zal een 1 250 m lange tunnel met dubbel spoor worden aangelegd, die de lijn Brussel-Ottignies (L.161) verbindt met de lijn Halle-Vilvoorde (L.26).

Brussel – Ottignies (L.161)

Voor de overgang naar vier sporen op het baanvak tussen Watermaal en Ottignies zijn de bouwvergunningen voor het Vlaamse en Waalse Gewest in 2005 afgeleverd. Voor Brussel werd het stedenbouwkundige attest verkregen en werd de bouwaanvraag ingediend.

Brussel – Nijvel (L.124)

In 2005 werd de milieustudie voor de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning uitgevoerd voor het project van de overgang naar vier sporen op de lijn Ukkel/Nijvel. In Wallonië werd de vergunning begin 2006 afgeleverd. In Vlaanderen wacht Infrabel op de conformiteitsverklaring van het MER en in Brussel zou het stedenbouwkundige attest begin 2007 worden afgeleverd, waarna de bouwaanvraag kan worden ingediend.

Vanaf december 2010 verbindt het Diabolo-project het station Brussel-Nationaal-Luchthaven met alle grote Belgische steden, maar ook met verschillende Europese steden zoals Parijs, Amsterdam, Keulen, Frankfurt, ... Via dit project ontstaat er een verbinding tussen de assen Duitsland-Luik-Brussel en Nederland-Antwerpen-Brussel met de Luchthaven Brussel, die zo een voorbeeld van intermodaliteit op wereldvlak wordt!

Een Diabolo voor de Luchthaven Brussel

Op 1 april 2005 lanceerde Infrabel een openbare aanbesteding voor de financiering van de infrastructuur van het Diabolo-project. Die zal worden uitgevoerd dankzij een PPS (Publiek Private Samenwerking), de eerste in België van die omvang.

Op technisch vlak omvat Diabolo de aanleg van verbindingsbochten vanaf de Luchthaven Brussel met de nieuwe spoorlijn Schaarbeek-Mechelen (L.25N) en de bocht die aansluiting geeft op de spoorlijn Brussel-Luik richting Leuven (bocht van Nossegem). Die werd op 8 december 2005 werd ingewijd.

Het station Brussel-Nationaal-Luchthaven, momenteel een eindstation (op het eindpunt van de lijn), wordt zo verlengd via een ondergrondse spoorlijn die is aangesloten op de nieuwe dubbelsporige lijn op de middenberm van de E19 en die Schaarbeek-Vorming met Mechelen verbindt. Deze verbinding wordt gerealiseerd door een ondergrondse splitsing onder het knooppunt van Machelen. Het huidige op- en afrittencomplex 12 van de E19 ter hoogte van Machelen wordt afgewerkt door het Vlaamse Gewest. In het centrum wordt een viaduct gebouwd in de Luchthavenlaan tussen de brug over de E19 en de terreinen van Brucargo.

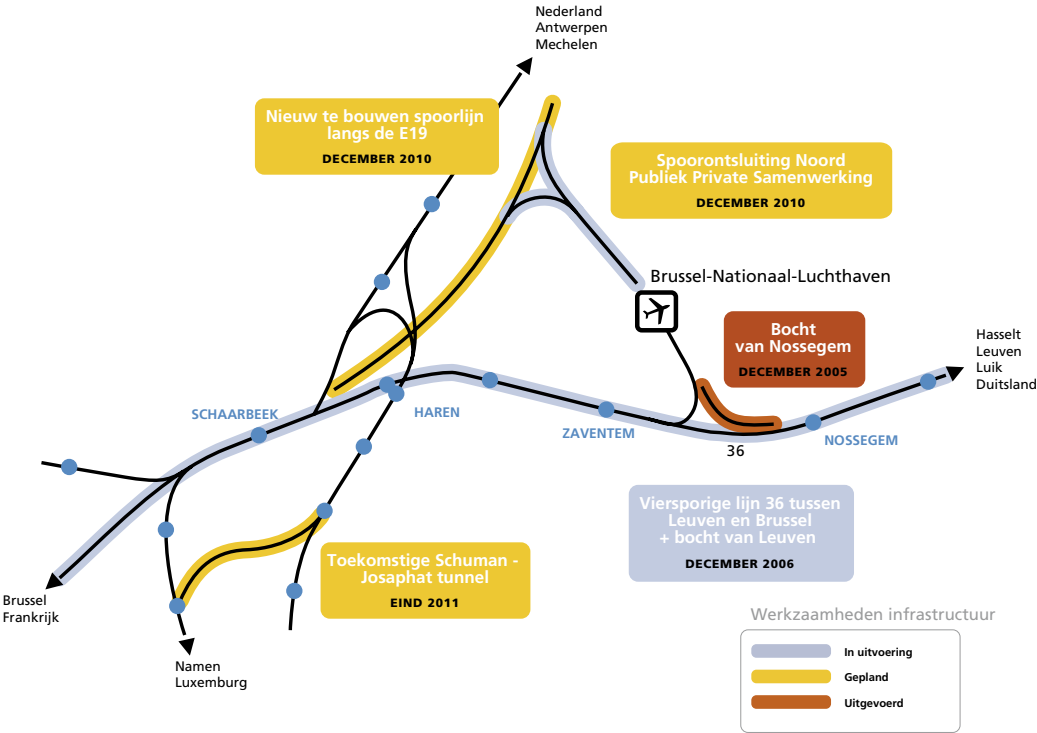
Het budget voor het hele Diabolo-project wordt geraamd op 502,3 miljoen €. Hiervan zal 280,3 miljoen worden gefinancierd in het kader van een PPS. De spoorwerken worden uitgevoerd door Infrabel en de wegenwerken door het Vlaamse Gewest. Een privé-structuur (nv. DIABOLO) neemt de financiering, de bouw en het onderhoud van de infrastructuur op het terrein van de luchthaven tot aan de autosnelweg E19 voor zijn rekening. Gedurende 35 jaar, van 2011 tot 2045, financiert de nv. DIABOLO de onderhoudskosten voor de infrastructuur, die ze ter beschikking stelt van Infrabel, de beheerder van de infrastructuur. Tijdens deze periode ontvangt ze bijdragen om de kosten te dekken. Na deze periode wordt Infrabel volledig eigenaar van de infrastructuur. De spoorlijn tussen Brussel en Mechelen via de ophoging van de E19 wordt volledig gefinancierd door Infrabel via een investeringstoewijzing. Het budget voor dit luik bedraagt 222 miljoen €.

De bocht van Nossegem werd op 8 december 2005 ingewijd



Witte Kinderbos

Als eerbetoon aan de verdwenen kinderen werd een klein bos, het 'Witte Kinderbos', aangeplant op de middenberm van de E19 ter hoogte van Mechelen. Voor de start van de werken aan de spoorlijn tussen Brussel en Mechelen, heeft Infrabel zich geëngageerd om deze bomen op een nabijgelegen terrein opnieuw aan te planten. Dit kadert in een ondertekende overeenkomst met de gemeente van Vilvoorde en het Vlaamse Gewest in 2005. Infrabel zal alles in het werk stellen om de symbolen en waarden van het Witte Kinderbos te behouden.



Infrabel heeft enorm geïnvesteerd in de Antwerpse haven die een belangrijke economische pool vormt voor de Belgische economie. Dit gebeurde in eerste instantie op de Linkeroever van de Schelde maar dat was slechts een eerste stap.

Antwerpse haven, uitbreiding van de spoorinfrastructuur

Het nieuwe Deurganckdok, dat in de zomer van 2005 werd geopend, zal voor een toename van het goederenverkeer zorgen. Om de toegang tot deze nieuwe infrastructuur te bevorderen en om concreet bij te dragen aan de intermodaliteit, werkt Infrabel aan een rechtstreekse spoorverbinding tussen de haveninstallaties op Antwerpen-Linkeroever en die op Rechteroever.

Met de opening van het Deurganckdok heeft Infrabel vanaf 2005 al aanzienlijk geïnvesteerd in spoorinfrastructuur rond dit dok. Dit is slechts een onderdeel van een groot project waarbij het Belgische spoorwagennet zal kunnen meegroeien met de ontwikkeling van de Antwerpse haven.

De bouw van de Liefkenshoekspoorverbinding zal een oplossing bieden voor de toenemende capaciteitsproblemen in de huidige Kennedytunnel. Die is momenteel de enige verbinding tussen de Linker- en Rechteroever. De Liefkenshoekspoorverbinding is dan ook een absolute prioriteit voor de ontwikkeling van de Antwerpse haven. Daarom ook verleent Infrabel voorrang aan dit project. De milieustudie werd in 2005 afgerond en het conformiteitsattest zou in de lente van 2006 afgeleverd moeten worden. Aansluitend kan de bouw aanvraag worden ingediend.

Het spoorproject voorziet in de aanleg van een rechtstreekse verbinding tussen de zuidelijke spoorlijnen (op Linkeroever) en het rangeerstation van Antwerpen-Noord (op Rechteroever). Het treinverkeer vanuit het Deurganckdok zal zo sneller en efficiënter verlopen en dus niet langer langs het bijna verzadigde spoorknooppunt van Berchem moeten worden omgeleid: de treinen zullen rechtstreeks kunnen doorrijden naar Antwerpen-Noord waar ze worden samengesteld.

De financiering van het project (684 miljoen €) zal gebeuren door middel van een PPS (Publiek Private Samenwerking) voor de bouwkundige werken (635 miljoen €). De realisatie van de spoorinfrastructuur gebeurt door Infrabel voor een bedrag van 49 miljoen € en dit via een investeringsdotatie. Via deze financieringsmethode kan het project zo snel mogelijk worden voltooid. De werken zullen in 2007 starten.

De aanbesteding van de PPS omvat zowel de bouw als het financiële luik. De procedure zou tijdens het eerste semester van 2007 gerealiseerd moeten zijn zodat de werken na de zomer van 2007 kunnen beginnen.

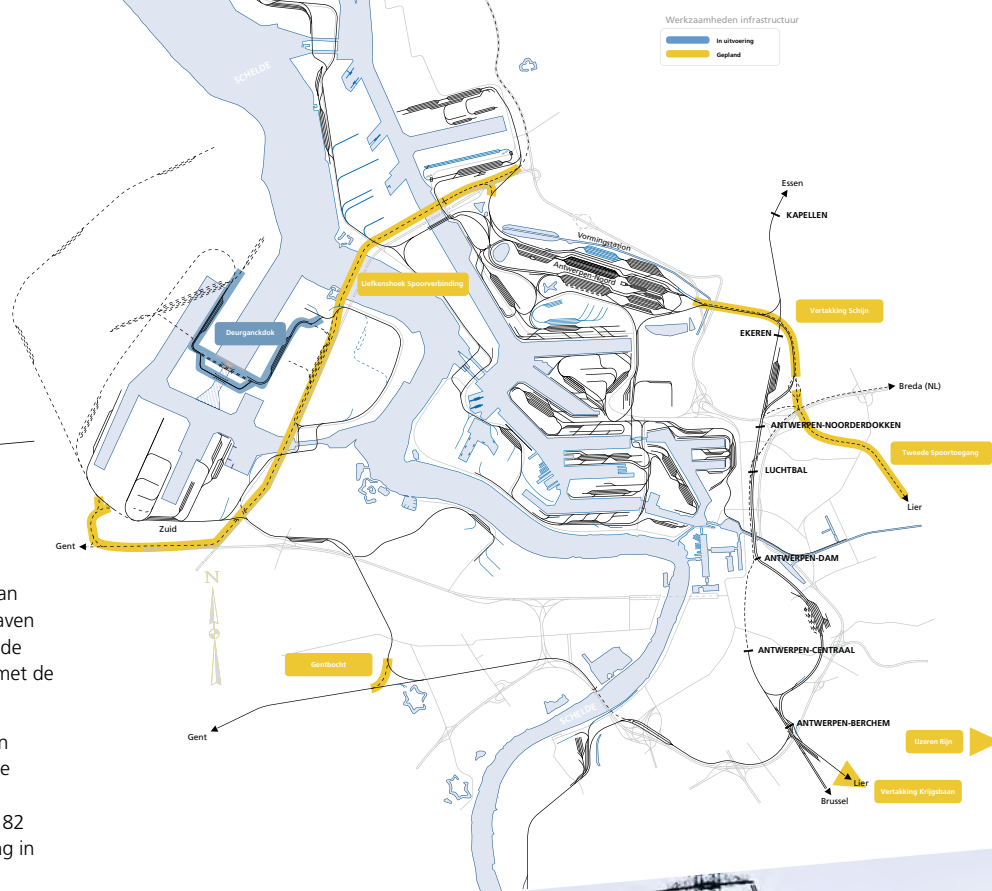
Infrabel bestudeert ook de bouw van een tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven. Zonder oponthoud is de infrastructuurbeheerder gestart met enkele voorbereidende stappen. Dit project omvat de aanleg van een nieuwe dubbele spoorlijn voor het goederenverkeer tussen het station Antwerpen-Noord en de lijn 16 (Lier-Aarschot) ter hoogte van Lier. De totale lengte van deze nieuwe spoorverbinding bedraagt 28 km.

Tenslotte heeft Infrabel voorstellen geformuleerd voor een snelle reactivering van de IJzeren Rijn. Dit is het gevolg van de erkenning van het historische doortocht recht van België op deze goederen door het Arbitragehof van Den Haag. Via dit kortere tracé (Antwerpen-Neerpelt-Duitsland) kunnen zwaardere goederentransporten flexibeler worden vervoerd tussen de Antwerpse haven en het Ruhrgebied. De onderhandelingen tussen België en Nederland over de heropening van de IJzeren Rijn zijn momenteel nog volop aan de gang.

Kleine projecten, grote effecten

Naast de grote projecten gaat Infrabel verder met een reeks van meer bescheiden investeringen die de spoorcapaciteit in de haven sterk zullen doen toenemen. Zo zal de Gentboog vanaf 2008 de Linkeroever van de Antwerpse Haven rechtstreeks verbinden met de haven van Zeebrugge en het noorden van Frankrijk.

Op de Rechteroever zullen de twee projecten vertakking Schijn (uitrit Antwerpen-Noord) en vertakking Krijgsbaan (Mortsel) de capaciteit van het goederenverkeer op de lijn 27A tegen 2011 met 30% verhogen. Deze investeringen, respectievelijk 83 en 82 miljoen euro zijn een eerste stap voor de tweede spoortoegang in de Antwerpse haven.



België, centraal gelegen in het Europese spoorwegnet, is een van de belangrijke schakels van een interoperabel en uitgebreid netwerk van het Europees hogesnelheidsverkeer van morgen. Een opportuniteit die Infrabel ten volle wil benutten.

HST: Rechtstreeks sporen van Brussel naar Amsterdam

Het Belgische hogesnelheidsnet, dat eind 2007 volledig zal zijn afgewerkt, omvat in totaal 300 km aan spoorlijnen. Op iets meer dan de helft hiervan kan in eigen bedding worden gereden met een snelheid van 300 km/u. De treinen zullen op de sporen van het andere gedeelte 160 tot 200 km/u kunnen rijden. In 2005 zijn de werkzaamheden op de hogesnelheidslijnen tussen Antwerpen en de Nederlandse grens én Luik en de Duitse grens flink opgeschoten. De noordelijke en oostelijke tak zijn de twee nog ontbrekende schakels in het Belgische hogesnelheidsnetwerk.

Tussen Brussel en Antwerpen werd de bestaande lijn 25 als traject voor de HST gekozen. Hierdoor kunnen de gedane investeringen voor de modernisering van de spoorlijn optimaal worden benut en kan het binnenlandse net worden verbeterd. De HST doorkruist daarna heel Antwerpen.

Naar het voorbeeld van het knooppunt in Brussel wordt er momenteel gebouwd aan een noord-zuidverbinding onder de stad Antwerpen. De graafwerken voor deze 3,8 km lange spoortunnel werden in 2005 bijna volledig afgerond. De noord-zuidverbinding is de draaischijf van de toekomstige hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en de Nederlandse grens. Het project biedt Antwerpen nieuwe mobiliteitsperspectieven: de stad zal beschikken over een ultramodern station, dat vanuit twee richtingen toegankelijk is en 14 sporen telt verspreid over drie verdiepingen, in plaats van 10 sporen vóór de werken.

Vervolgens rijdt de HST verder richting noorden van Antwerpen. Eerst kruist de HSL de verkeerswisselaar E19/A12 om daarna ter hoogte van de Laaglandlaan naast de E19 te gaan rijden. De nieuwe lijn loopt dan parallel met de autosnelweg verder tot aan de Belgisch-Nederlandse grens.

Zoals voor alle projecten van Infrabel is ook bij de hogesnelheidslijn Brussel-Nederland de milieubescherming een erg belangrijk item. Concreet uit zich dat in het behoud van het Peerdsbos, een van de rijkste natuurgebieden in het noorden van Antwerpen. Er werden specifieke maatregelen genomen, zoals de constructie van een koker, om de invloed op het milieu bij de aanleg van de HSL zo veel mogelijk te beperken.

De HSL tussen Antwerpen en de Nederlandse grens wordt mee gefinancierd door Nederland. Door de gezamenlijke keuze van het traject, dat langer is op het Belgische grondgebied, was Nederland in 1996 akkoord om bij te dragen in de kosten van deze werken voor een bedrag van 823 miljoen gulden (459,8 miljoen €, interesten inbegrepen). Het nog niet geïnvesteerde gedeelte van het bedrag werd geplaatst tegen een behoorlijke intrest. Tenslotte heeft ook de Europese Unie een bijdrage geleverd ter ondersteuning van projecten van Europees belang (215 miljoen € voor de infrastructuur van het hogesnelheidsverkeer).

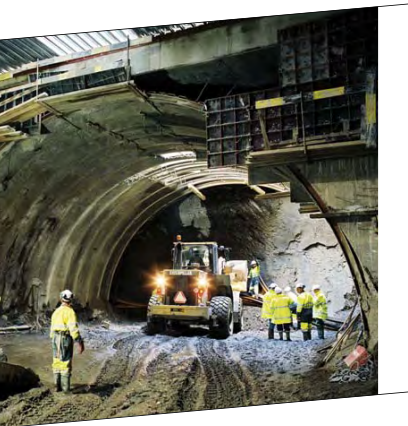
De bouwkundige werken en de spoorwerken aan de hogesnelheidslijn werden eind 2005 - begin 2006 afgerond. De werken aan de bovenleidingen werden in het voorjaar van 2006 beëindigd. De hele infrastructuur zal in april 2007 in dienst worden genomen en ter beschikking worden gesteld van de operatoren, in overeenstemming met de door België en Nederland hierover ondertekende overeenkomsten.



De inwijding van de spoorverbinding Luik-Duitse grens, voorzien in 2007, komt er vijf jaar na de indienstname van het nieuwe baanvak tussen Leuven en Luik.

Hogesnelheidslijnen richting oosten Duitsland binnen spoorbereik

Soumagne, de langste spoortunnel van België



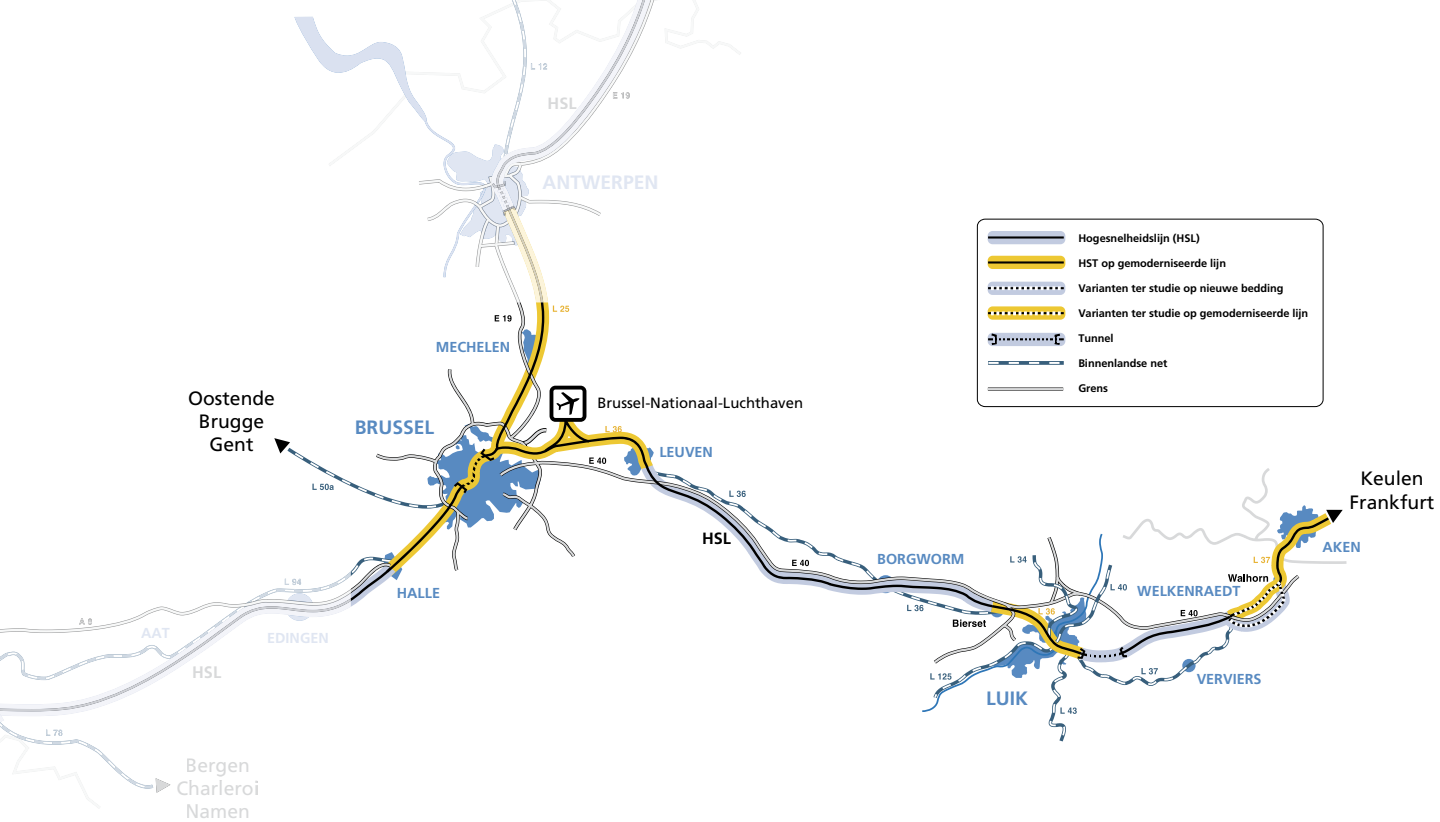
Het op vier sporen brengen van de lijn 36 tussen Brussel en Leuven zal in december 2006 een feit zijn. Dankzij deze capaciteitsuitbreiding, waardoor de sporen kunnen worden afgestemd op het type verkeer, zullen zowel de binnenlandse als hogesnelheidstreinen vlotter en sneller kunnen rijden. De InterCity-treinen, waaronder de verbinding Brussel-Luik-Eupen, en de Thalys-treinen zullen op de twee binnenste sporen rijden met een snelheid van 200 km/u in plaats van 120 km/u. De twee andere sporen zullen voornamelijk worden gebruikt door lokale treinen en GEN-treinen.

Vanaf Leuven tot Bierset rijden de hogesnelheidstreinen nu al aan 300 km/u op een nieuwe lijn die werd aangelegd langs de E40. Ook binnenlandse sneltreinen kunnen via deze spoorlijn rijden met een snelheid van 200 km/u. In de Luikse agglomeratie komt de lijn uit op de sporen die momenteel worden gemoderniseerd. Dit past in de

strategie van Infrabel om de hogesnelheidslijnen zoveel mogelijk te gebruiken voor verschillende soorten van treinen.

Bij het buitenkomen van Luik rijden de hogesnelheidstreinen het plateau van Herve op via de 6,53 km lange tunnel van Soumagne (dubbel spoor). Deze tunnel, aangelegd door Infrabel (110 miljoen €), was klaar in 2005 én is de langste spoortunnel van België. Hierna rijden de hogesnelheidstreinen in eigen bedding aan 250 km/u tot aan de Duitse grens. Tussen Aken en Keulen (77 km) maken de HST's gebruik van een bestaande, gemoderniseerde lijn waarop ze tot 250 km/u kunnen rijden.

Door het erg heuvelachtige karakter van deze regio heeft Infrabel grote werken uitgevoerd, zoals de bouw van de viaducten van José (422 meter), Herve (460 meter) en Battice (1 232 meter). Het viaduct van Hammerbrücke werd dan weer vervangen door een nieuwe brug van 285 m. De investering hiervoor bedraagt 9,35 miljoen €. Op deze nieuwe lijn zullen ook zes overdekte sleuven worden gegraven. De langste (1 km) leidt de hogesnelheidstreinen onder de E40 door om dan via de klassieke, gemoderniseerde lijn naar Aken te rijden.



Wat de mobiliteit en het transport betreft, hoort de spoorlijn Brussel-Luxemburg meer dan ooit bij de prioritaire Trans-Europese projecten. De modernisering van deze lijn zal de verbinding tussen de drie hoofdzetels van de Europese instellingen sneller maken en de toegankelijkheid van die steden verbeteren. De inzet is dus zeer groot, zowel voor Europa als voor Infrabel...

Brussel-Luxemburg, een spoorlijn voor Europa



Brussel-Luxemburg, prioritair Trans-Europees project

Eind 2005 bevestigden de twee Ministers van Transport, Renaat Landuyt voor België, en Lucien Lux voor Luxemburg, officieel dat ze zo spoedig mogelijk wilden investeren in de modernisering van de spoorlijn Brussel-Luxemburg.

In het investeringsplan van Infrabel (2005-2007) is voor de modernisering van de as Brussel-Luxemburg een budget van 73 miljoen € (globaal budget van 458,7 miljoen €) uitgetrokken. Dit bevat een geheel van werken verdeeld tussen de splitsing van Louvain-la-Neuve (zuidelijke grens van GEN-project) én het grenspunt van Sterpenich.

De onderhoudswerken omvatten de bedding, het verbreden van de afstand tussen de sporen, de aanpassing van de spoorinfrastructuur, de perrons en de vernieuwing van de rails, de dwarsliggers, de ballast, de bruggen en de tunnels. En dit in alle zones waar nodig. Andere werken zijn het vernieuwen van de bovenleiding en het versterken van de voedingsinstallaties van de spoorlijn. In het kader van de capaciteitsuitbreiding zal Infrabel negen bochten rechttrekken en

de infrastructuur in de stations van Gembloux, Ciney en Jemelle moderniseren. Het project voorziet ook de rechttrekking van spoorlijnen om snelheden van 100 km/u te kunnen halen.

“Om steeds een goede dienstverlening te kunnen aanbieden en de stiptheid van het verkeer te verzekeren - tijdens de werken zullen de treinen in optimale omstandigheden blijven rijden - worden de werken verspreid over de as en zullen ze gefaseerd worden uitgevoerd”, vertelt Guy Vernieuwe. “Het einde van de werken is gepland voor eind 2013 en in 2014 zal alles volledig afgewerkt zijn. Op termijn zullen de treinen, overal waar dat mogelijk is, kunnen rijden aan 160 km/u. De rechtstreekse treinen zullen het traject tussen Brussel en Luxemburg kunnen afleggen in 2u10 in plaats van de huidige 2u30.” Het project heeft een grote prioriteit: dit bewijst de regionale prefinanciering. Op 7 december 2005 heeft het Overlegcomité tussen de federale Regering en de Gewestregeringen een beslissing genomen om de start van de werken zo spoedig mogelijk te kunnen laten beginnen.



Een duizendpoot voor het investeringsbudget!

Als burgerlijk ingenieur Bouwkunde werkt Stéphan Alexandre al sinds 1993 voor de NMBS. Tot december 2004 was hij actief bij de dienst Kunstwerken, waarna hij de stap zette naar de dienst Strategie en Juridische Zaken van Infrabel. Hier werkt hij voornamelijk aan het investeringsplan.

"In het begin van mijn carrière, legt hij uit, was ik voornamelijk bezig met de technische aspecten van mijn beroep. Maar door mijn doctoraatsstudie en master in bedrijfskunde begon ik me steeds meer te interesseren voor de financiële kant van de onderneming."

Vandaag werkt Stéphan Alexandre mee aan de opstelling van het investeringsbeleid van Infrabel. Hij werkt mee aan de uitwerking van het budget en de verschillende meerjarenplannen (2005-2007 en 2008-2012), maar zijn taak bestaat er ook in om de moderne 'project managementprincipes' binnen de onderneming te integreren.

"Dit aspect van mijn functie is erg belangrijk aangezien project management één van de topprioriteiten van het plan BRIO is. Deze specifieke vorm van management bestaat erin om alle vereiste middelen te bepalen en toe te kennen zodat de projecten binnen de vastgestelde termijnen en budgetten worden afgewerkt. Deze systematische benadering is relatief nieuw voor een onderneming als de onze, maar voortaan onontbeerlijk."

Als stipte en nauwgezette duizendpoot verzamelt Stéphan Alexandre alle informatie van de verschillende diensten en bereidt op basis daarvan de dossiers van Infrabel voor met het oog op de vergaderingen van het Investeringscomité dat wordt voorgezeten door de NMBS-Holding. Dit is van uiterst groot belang! Vooral omdat binnen dit Comité wordt beslist over de investeringstoewijzingen van iedere onderneming.

"Ik moet erop toezien dat de budgetten de prioriteiten van de onderneming goed weergeven en dat de maximale budgettaire grenzen worden nageleefd, verduidelijkt hij. Dat is elke dag weer een uitdaging en ik moet toegeven dat dit in vergelijking met mijn vorige functies veel boeiender is en vooral gevarieerder. Elke dag beleef ik nieuwe ervaringen en kom ik voor nieuwe uitdagingen te staan: iets waarvan ik enorm hou!"



ZIJN BEROEP, ZIJN PASSIE

Stéphan Alexandre

**VERANTWOORDELIJK VOOR HET
INVESTERINGSBELEID**

"Elke dag beleef ik nieuwe ervaringen en kom ik voor nieuwe uitdagingen te staan: iets waarvan ik enorm hou!"





Infrastructuur & Aankopen

2005 was voor de directie Infrastructuur & Aankopen een bijzonder druk jaar met talrijke werven en innovaties, zowel voor het onderhoud van de infrastructuur en het bestaande materiaal als voor de uitbreiding van de capaciteit. Bovendien mogen al deze werven de regelmaat van het treinverkeer niet verstoren: de mobiliteit van morgen mag niet ten koste gaan van die van vandaag.

Activiteitenrapport 2005
Directie Infrastructuur & Aankopen

Tijd voor concentratie, modernisering en doeltreffendheid!



Jean-Marie Raviart

DIRECTEUR-GENERAAL
INFRASTRUCTUUR & AANKOPEN:

"De hergroepering van onze ploegen naar beter uitgeruste centra maakt het mogelijk om betere arbeidsomstandigheden te waarborgen."

De directie Infrastructuur & Aankopen is verantwoordelijk voor het ontwerpen, bouwen, onderhouden, moderniseren en vernieuwen van de installaties van de spoorweginfrastructuur. De diensten Seinrichting, Sterkstroom, Sporen en Kunstwerken vormen haar activiteitengebied. Voor elk van deze specialiteiten voert de directie studies en werken uit en verzorgt ze het onderhoud.

De dienst Seinrichting beheert alle technische aspecten en de principes en de werking van de seinrichtingen, waaronder ook de bedienings- en beveiligings-systemen van de treinen zoals TBL en ETCS vallen. De dienst Sterkstroom controleert de verdeling van de elektrische energie (hoog- en laagspanning), de voeding voor de seinrichtingen, de verwarming van de wissels, ... en ze beheert de vaste installaties van de elektrische tractie (voeding van de elektrische tractie, bovenleidingen, ...). De dienst Sporen en Kunstwerken bepaalt en coördineert het beleid inzake sporen en bouwwerken, van de eerste studies tot en met het onderhoud.

Naast deze specialiteiten nemen de ondersteunende diensten de logistiek, de aankopen, het personeelsbeheer, het budget, het beheer van de contracten, de kwaliteit en het beheer van de grote projecten voor hun rekening. De werkplaatsen van Bascoup, Etterbeek, Schaarbeek, worden dan weer centraal beheerd en hangen structureel af van de ondersteunende dienst voor de logistiek, de werkplaatsen en de zones.

De regionale structuur van de directie Infrastructuur & Aankopen omvat vijf zones die elk beschikken over gespecialiseerde diensten voor de Elektriciteit, de Bouwwerken en de Sporen. Elk van deze zones is onderverdeeld in arrondissementen die instaan voor het onderhoud van de sporen, de VVDK (Verlichting, Verwarming en Drijfkracht) en de seinrichtingen. Bovendien beschikt ieder arrondissement over een Logistiek Centrum Infrastructuur (LCI).

Als rechtstreekse 'erfgenaam' van de oude directie Infrastructuur van de vroegere NMBS zijn de directie en haar 7 750 medewerkers nauw betrokken bij het moderniseringsproces van een spoorwegnet dat goed op weg is om een van de meer performante in Europa te worden.

Concentratie van de seinhuizen

Als betrokken partij bij het uitgebreide programma voor de concentratie van de seinhuizen, dat ze beheert samen met de directie Netwerk (zie Hoofdstuk V), heeft de directie Infrastructuur & Aankopen zich in 2005 vooral doen opmerken door de dagelijkse inspanningen die ze heeft geleverd voor de modernisering van het spoorwegnet.

"Inspanningen die betrekking hebben op zowel de sporen als de kunstwerken", legt Directeur-Generaal Infrastructuur & Aankopen

Jean-Marie Raviart uit. Zo hebben onze ploegen in 2005 zowat 300 km rails vervangen, ballast op 75 km sporen vernieuwd en een vijftigtal spoortoestellen (wissels en kruisingen) gerenoveerd. Al deze veranderingen effenen de weg voor een grotere betrouwbaarheid van het spoorverkeer, een aanzienlijke vermindering van de geluidsoverlast voor de omwonenden én een verbetering van onze efficiëntie."

HSL, GEN en grote projecten...

In de loop van het jaar hebben verschillende gigantische werven de infrastructuurploegen gedurende meerdere maanden aan het werk gehouden. Over het hele grondgebied verspreid, hebben deze werken als doel om de vlothheid en veiligheid van het spoorwegverkeer te verbeteren.

"Op de Linkeroever van de Antwerpse haven hebben we nieuwe installaties gebouwd: verdubbeling en elektrificatie van de sporen, leggen van nieuwe sporenbundels. Dit alles om de mobiliteit in dit nieuwe gedeelte van de haven te optimaliseren", verduidelijkt Jean-Marie Raviart. "In het station van Namen zal een grote structurele ingreep het de treinen mogelijk maken om elkaar te kruisen op verschillende niveaus. Deze nieuwe inrichting is cruciaal op dit spoorwegknooppunt omdat het de vlothheid van het verkeer in het station zal bevorderen en de kruisingsnelheid zal verhogen. In Gent tenslotte zijn we begonnen met het bouwen van een nieuwe vertakking op de lijn 50A en met de voorbereiding van het aanleggen van 4 sporen van Gent naar Brugge én met het afschaffen van de overweg in Kapellen (Antwerpen)."

In het kader van de grote projecten hebben vooral het GEN en de HST veel aandacht gekregen. Het GEN-project, dat van kapitaal belang is voor de huidige en toekomstige mobiliteit in België, zal geleidelijk aan – na vele administratieve besommeringen – zijn operationele fase ingaan. "De enige werf die in 2005 effectief van start is kunnen gaan, is die op het traject tussen Watermaal en Schuman-Josaphat, waar de sporen zullen worden uitgebreid van twee naar vier", zegt Jean-Marie Raviart. "De voorziene tunnel tussen Schuman en Josaphat vormt een nieuwe doorsteek onder Brussel, naast de Noord-Zuidverbinding, die momenteel al maximaal wordt benut."

Al verder gevorderd is het HST-project waardoor België haar positie als Europees kruispunt kan waarmaken. In 2005 werden verschillende noodzakelijke kunstwerken voltooid. Dit is duidelijk de voorbode van de nakende ingebruikname van de HSL Noord en Oost.

Centrale diensten en regionale zones

De directie Infrastructuur & Aankopen is samengesteld uit 7 diensten:

- Beheer van grote projecten;
 - Seininrichting;
 - Sterkstroom;
 - Sporen en Kunstwerken;
 - Beheerscontrole;
 - Aankoop, Verkoop en Keuringen;
 - Logistiek, Werkplaatsen en Zones;
- en uit een afdeling Coördinatie Techniek en Kwaliteit.

De dienst Logistiek, Werkplaatsen en Zones omvat 5 regionale zones (Brussel, Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi) die bevoegd zijn voor het onderhoud en de uitbreidingswerken van het net. Deze zones zijn onderverdeeld in arrondissementen en worden geleid door een zonechef die wordt bijgestaan door drie assistenten die respectievelijk instaan voor de kunstwerken, de sporen en de elektriciteit.



"In Brussel-Zuid werd een viaduct gebouwd, waarvan de bouwkundige werken in februari 2006 waren afgerond. Dit zal worden gebruikt door de GEN- en de HST-treinen. In hetzelfde kader werd een grote metalen spoorbrug geplaatst in Schaarbeek voor de snelle verbinding met Leuven (4 sporen tussen Schaarbeek en Leuven). Op dezelfde lijn kunnen de reizigers, dankzij de ingebruikname van de bocht van Nossegem, nu rechtstreeks van Luik en Leuven naar de Luchthaven Brussel sporen. De werken voor de HST tussen Luik en de Duitse grens schieten eveneens goed op; het gigantische werk aan de befaamde tunnel van Soumagne is nu afgerond. In 2006 worden de sporen er aangelegd."

Gecertificeerde werkplaatsen en Logistieke Centra Infrastructuur

In 2005 begon de directie Infrastructuur & Aankopen met de modernisering van haar productiemiddelen. Daarom werden de werkplaatsen (met meer dan 800 werknemers) ingrijpend heringericht om de productiviteit en de arbeidsomstandigheden te optimaliseren. Dit jaar kregen de vernieuwde werkplaatsen van Etterbeek, Schaarbeek, Roeselare en Wondelgem het welverdiende certificaat ISO 9001. De werkplaats van Bascoup, die dit certificaat al in 2004 ontving, diende een aanvraag in voor het ISO 14001-

certificaat (milieumanagement). De optimalisering van de middelen is echter niet voldoende en daarom bestudeert de directie momenteel de overheveling van de werkplaats van Etterbeek naar die van Schaarbeek. De bedoeling is om de verschillende aanvullende diensten te hergroeperen en het terrein, dat eigendom is geworden van SOPIMA, vrij te maken. De verhuis zou in 2009 afgerond moeten zijn.

In 2005 zette de directie Infrastructuur & Aankopen het hergroeperingsproces van haar personeel op het terrein naar de Logistieke Centra Infrastructuur en hun antennes voort. "De hergroepering van onze ploegen naar beter uitgeruste centra maakt het mogelijk om hen betere arbeidsomstandigheden te waarborgen en het werk beter te organiseren", benadrukt Jean-Marie Raviart. "Door de verschillende specialiteiten onder één dak te groeperen kunnen we het werk veel efficiënter coördineren en plannen. Onze mensen zullen bovendien kunnen beschikken over modernere apparatuur, die ook beter is aangepast aan de nieuwe procedures."

Een nieuw informaticasysteem (ERP) voor een optimaal beheer van de voorraden in alle magazijnen beïnvloedt de investeringsprocessen op een positieve manier. In 2005 werd de uitrusting van 4 nieuwe LCI-antennes afgerond (Zeebrugge, Vilvoorde, Tienen en Kortrijk) en in hetzelfde jaar werd ook het startschot gegeven voor 4 andere antennes (Ans, Bundel Waaslandhaven, Luttre en Gembloux).

Modernisering in 2005



300 km spoor



75 km ballast



29 bruggen



50 spoortoestellen

Elektriciteit

Een van de grootste successen van de dienst Aankopen van Infrabel in 2005 is zonder twijfel het nieuwe contract voor het leveren van elektriciteit. De leverancier – Electrabel – werd gekozen op basis van een offerteaanvraag bij de verschillende stroomproducenten en een onderhandelingsronde wat het mogelijk heeft gemaakt de concurrentie maximaal uit te spelen.

Dat heeft bijgedragen tot een competitieve prijs: de overeengekomen prijs is lager dan de referentieprijs op de elektriciteitsmarkt. Zo zal voor de periode 2003-2008 de energiefactuur voor Infrabel slechts lichtjes hoger zijn dan de inflatie voor deze periode. De elektriciteitsfactuur voor 2006 zal dus lager zijn dan wat was voorzien.

Het vorige contract was afgesloten voor een periode van 3 jaar en verviel op 31 december 2005. Het nieuwe raamakkoord is een contract op middellange termijn, gedeeltelijk afgesloten voor een periode van 18 maanden en gedeeltelijk voor 36 maanden. Het is van kracht sinds 1 januari 2006. De totale kostprijs van het contract belooft ongeveer 200 miljoen euro.

Het elektriciteitsverbruik van Infrabel vertegenwoordigt ongeveer 3% van het totale elektriciteitsverbruik in België.

De werkplaatsen

Bascoup

productie van
spoorwegonderdelen
(wissels)

Schaarbeek

productie van
langgelaste rails (onder
meer voor Eurotunnel),
opslag van de
onderhoudstoestellen en
leggen van de sporen

Etterbeek

productie en onderhoud
van het elektrische
materiaal

Roeselare

productiewerkplaats
voor betonelementen

Modernisering! Het kernidee voor de directie Infrastructuur & Aankopen. In alle zones evolueren de arbeidsmethodes naar een verbetering van de uitrustingen en een veel rationelere organisatie van de human resources.

Modernisering: beter voorkomen dan genezen!



Dagdagelijks werken aan een steeds betrouwbaarder spoorwegnet.

“Dankzij de verbetering van het materieel en moderne technieken die minder onderhoud vergen, worden de activiteitenzones van de ploegen uitgebreid”, aldus Directeur-Generaal Jean-Marie Raviart. “Deze nieuwe arbeidsverdeling brengt de nood aan meer relevante strategische plaatsen met zich mee om de mensen te groeperen op die plaatsen waar zij het meest nodig zijn. Plaatselijke ingrepen op het terrein komen steeds minder vaak voor en vele taken kunnen nu worden gemechaniseerd. Sinds enkele jaren evolueert de praktijk van verschillende afzonderlijke beroepen naar een controle- en analysefunctie. Onze mensen zullen steeds meer de mogelijkheid krijgen om de alarmsignalen te ontvangen vóórleer er zich storingen voordoen.”

Telediagnose en storingsdetectie

Dankzij optische vezelkabels kunnen elektrische installaties op afstand worden onderzocht (telediagnose) en geanalyseerd in de logistieke centra. Aangezien de installaties zijn uitgerust met gesofistikeerde apparatuur om storingen op te sporen, kunnen ze alarmsignalen uitzenden wanneer zich een storing voordoet. Door alle gegevens in de verschillende logistieke centra statistisch te analyseren, kunnen storingen worden voorkomen vóór ze zich voordoen en kunnen problemen zelfs worden opgelost zonder dure ingrepen op het terrein.

De veiligheid is voor Infrabel de topprioriteit en daarom is ze dan ook gestart met het plaatsen van nieuwe beveiligingssystemen aan de seinen (“stopfunctie”). “In 2005 hebben onze diensten seinsystemen ontwikkeld die informatie doorgeven aan de treinen vanaf de Eurobakens. Eind 2006 zullen de eerste systemen daadwerkelijk worden geplaatst.”

Fit and forget

Inzake uitrustingen is het de bedoeling van het strategisch plan om materialen en systemen te kiezen die slechts weinig onderhoud vergen en dit volgens het principe: “fit and forget” - snel geplaatst, snel vergeten! “De onderstations die we hebben geplaatst in Brussel-Zuid zijn het perfecte voorbeeld van deze evolutie. Ze zijn betrouwbaarder en zuiniger dan de vorige en ze beschikken reeds over automatische bewakingssystemen met alarm. Dit jaar zullen we ook nieuwe wissels met diagnosesystemen uittesten. Die systemen berekenen de belasting en de spanning op de wissels en kunnen ons waarschuwen voor eventuele storingen.”

Waarschuwen voor storingen

Onder het motto “beter voorkomen dan genezen” heeft de directie Infrastructuur & Aankopen een uitgebreide databank opgesteld van alle voorvallen die zich voordoen op het net. Ieder voorval wordt nu geanalyseerd om de oorzaken te achterhalen en om zo procedures op te stellen zodat ze in de toekomst kunnen worden vermeden. Deze werkwijze zou de stiptheid op het net moeten bevorderen. “Dit jaar hebben we vastgesteld dat de schakelaars op bepaalde bovenleidingen voor problemen begonnen te zorgen door de veroudering”, legt Jean-Marie Raviart uit. “We zullen ze dus sneller dan voorzien vervangen dankzij een bijkomend budget dat is bedoeld voor maatregelen ter verbetering van de regelmaat (4 miljoen € investeringen en 4 miljoen € exploitatie).”



Laat mij maar
op het terrein werken!

Als burgerlijk ingenieur belast met het beheer en het onderhoud van de kunstwerken in de zone Charleroi, beleeft Fabienne Van Wouwe haar beroep als een echt avontuur.

"Aangezien ik op het terrein actief ben, vind ik mijn beroep bijzonder boeiend. Ik houd me zowel met onderhouds- als vernieuwingswerken bezig en kom inderdaad nooit twee maal hetzelfde tegen."

Fabienne is niet alleen een echte vakvrouw maar ook een contactpersoon.

"Voor mijn beroep moet ik niet enkel beschikken over de vereiste puur technische bagage, maar ik moet ook vlot in de omgang zijn tijdens vergaderingen en andere onderhandelingen. Op menselijk en sociaal vlak heb ik dus een heel verrijkend beroep."

Aangezien ze vooral zelfstandig werken, dragen de ingenieurs vaak zelf alle verantwoordelijkheid voor de opvolging van de werven die ze opstarten.

"Eerst kiezen we een project, daarna voeren we er studies over uit en tenslotte starten we de werf op en volgen die tot alles is afgewerkt", vervolgt Fabienne Van Wouwe. "Wanneer je een brug hebt uitgedacht, berekend en uitgetekend, is het bijzonder inspirerend om die brug ook echt uit de grond te zien oprijzen."

Binnen haar afdeling werkt Fabienne Van Wouwe samen met vier andere ingenieurs, die onder leiding staan van de hoofdingenieur en een adjunct-afdelingshoofd.

"We werken vaak in team en aarzelen niet om onze ervaring te delen met de anderen", besluit ze. "Globaal bekeken besteed ik 60% van mijn tijd aan onderhoudswerken en 40% aan investeringswerken. Zo is iedere ingenieur jaarlijks verantwoordelijk voor de bouw van een of twee bruggen. Iedere dag ben ik bezig met het onderhoud en de herstelling van kunstwerken en natuurlijk bezoek ik ook geregeld mijn werven om tijdig te kunnen ingrijpen en te plannen."



HAAR BEROEP, HAAR PASSIE

**Fabienne
Van Wouwe**

**BEHEER EN ONDERHOUD VAN DE
KUNSTWERKEN VAN DE ZONE CHARLEROI :**

"Wanneer je een brug hebt uitgedacht, berekend en getekend, is het bijzonder inspirerend om die brug ook echt uit de grond te zien oprijzen."



Network



De vlotheid en stiptheid van het treinverkeer verbeteren met een absolute voorrang voor de veiligheid. Dat is de uitdaging voor de directie Netwerk van Infrabel. 2005 was in dit opzicht het jaar waarin de basis werd gelegd voor de verdere uitbouw van de toekomst.

Activiteitenrapport 2005 Netwerk

Een moderner en veiliger net!



Marcel Baele

DIRECTEUR-GENERAAL NETWERK

"De veiligheid van het verkeer, dat is de eerste prioriteit van Infrabel."

De directie Netwerk heeft als belangrijkste taken het organiseren, coördineren en controleren van het treinverkeer; het toezien op de veiligheid, de vlotheid en de regelmaat en het bieden van kwalitatief hoogstaande informatie aan de klanten. Ze voert ook capaciteitsevaluaties van het spoorweginfrastructuur uit en beveelt de noodzakelijke aanpassingen voor de verbetering van de betrouwbaarheid en veiligheid van de installaties. De directie Netwerk ontwerpt bovendien de nieuwe spoorlijnen.

De directie Netwerk bestaat uit drie entiteiten: het Technische Beheer, de Centrale Verkeersleiding en het Beheer van de Regio's. Het Technische Beheer is verantwoordelijk voor de vaststelling van de vereiste spoorweginfrastructuur. De Centrale Verkeersleiding controleert via de Nationale Verkeersleiding en de Regionale Verkeersleidingen in real time het treinverkeer en neemt alle noodzakelijke bijsturingsmaatregelen in geval van storingen. Ze is ook verantwoordelijk voor de coördinatie van de werken met als doel de invloed ervan op het treinverkeer te beperken. Tenslotte coördineert het Beheer van de Regio's de activiteiten van de 19 regio's die samen de belangrijkste uitvoeringseenheid van de directie Netwerk vormen (ongeveer 90% van haar personeel).

Iedere regio is georganiseerd volgens drie sectoren:

- De sector "organisatie beweging" werkt de dienstregeling uit voor de seinposten van de Regio, regelt onder andere de ontvangstsporen voor de treinen, de dagelijkse bijzonderheden op het net (speciale treinen, spoorwijzigingen, diensten op enkel spoor, wijzigingen in de dienstregeling, voorziene werken), de specifieke veiligheidsmaatregelen, en stelt de veiligheidsvoorschriften op.

- De sector "algemeen toezicht" controleert onophoudelijk de uitvoering van de dienstverlening in de regio. Daarnaast organiseert ze de opleiding van het personeel en waakt over de naleving van de wettelijke bepalingen inzake preventie en bescherming op het werk. Een andere belangrijke taak is het toezicht op de toepassing van de milieuwetgeving.
- De sector "algemene diensten" beheert de administratieve aspecten van de Regio. Die is verantwoordelijk voor het economaat, de boekhouding, de personeelsadministratie en de organisatie van de onderhoudsteams van het 'Network Intervention Team'.

Een goed op elkaar ingespeelde organisatie is levensbelangrijk om de uitdagingen tot een goed einde te brengen... "Vandaag schrijven we geschiedenis voor de komende twintig jaar", vertelt Marcel Baele, Directeur-Generaal van de directie Netwerk. "In 2005 hebben we de basis gelegd voor een aantal grote projecten die bepalend zullen zijn voor de toekomst van ons spoorweginfrastructuur."

Concentratie van de seinhuizen

In samenwerking met de directie Infrastructuur & Aankopen is de directie Netwerk in 2005 gestart met de renovatie en concentratie van de seinhuizen. De huidige 368 seinposten en seinhuizen, verspreid over het hele net, zullen geleidelijk worden ontmanteld en overgebracht naar 31 hypermoderne seinhuizen (plus 11 die van op afstand kunnen worden bediend). Het doel is om het Belgische spoorweginfrastructuur, dat momenteel een achterstand heeft in deze materie, uit te rusten met een beheersinfrastructuur voor het verkeer die gelijke tred houdt met haar ambities.



“Dit programma moet tegen 2012 zijn uitgevoerd”, verduidelijkt Marcel Baele. “Dit is een uitgelezen kans om over echt krachtig materieel te beschikken. Door het verminderde aantal seinhuizen zullen we kunnen investeren in erg hoogstaande uitrustingen. Het arbeidscomfort en de operationele doeltreffendheid zullen enorm verbeteren. En hoewel deze concentratie zal leiden tot de overplaatsing van een aantal arbeidsplaatsen uit de afgeschafte seinhuizen, zal ze vooral aan talrijke medewerkers nieuwe professionele en persoonlijke ontwikkelingskansen bieden.”

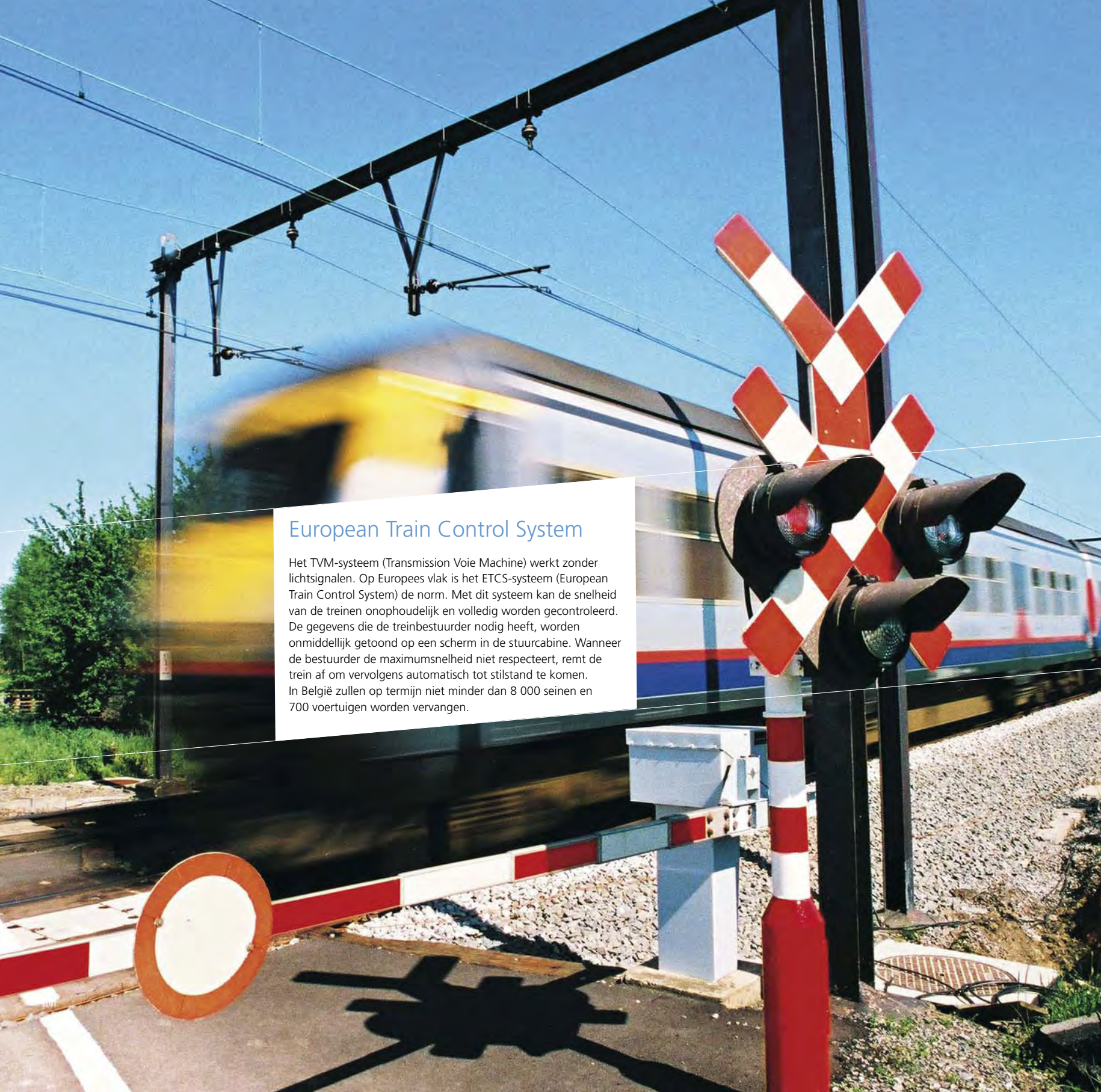
Het programma gaat met rasse schreden vooruit. In 2005 werden al twee nieuwe EBP-PLP-seinhuizen in gebruik genomen: in Brugge en Charleroi. Het seinhuis van Brugge betekent het begin van de concentratie van verschillende andere seinhuizen in West-Vlaanderen. Dit van Charleroi zal een van de belangrijkste van het net worden, zowel op het gebied van het aantal werkposten als de grootte van de actiezone.

Bij dit concentratieprogramma komen ook heel wat andere uitdagingen kijken. Overeenkomstig de bepaling van de bevoegdheden tijdens de oprichting van de nv. Infrabel zal de directie

Netwerk vanaf januari 2006 ook de overplaatsing van 1 500 van haar personeelsleden naar de dienst Reizigers bij de NMBS organiseren. In 2006 wordt ook het concentratieplan voor de regionale verkeersleidingen om naar één centrale verkeersleiding in Brussel over te gaan, opgestart. Dit zorgt ook hier voor een toenemende efficiëntie en het levert bovendien betere arbeidsomstandigheden op...

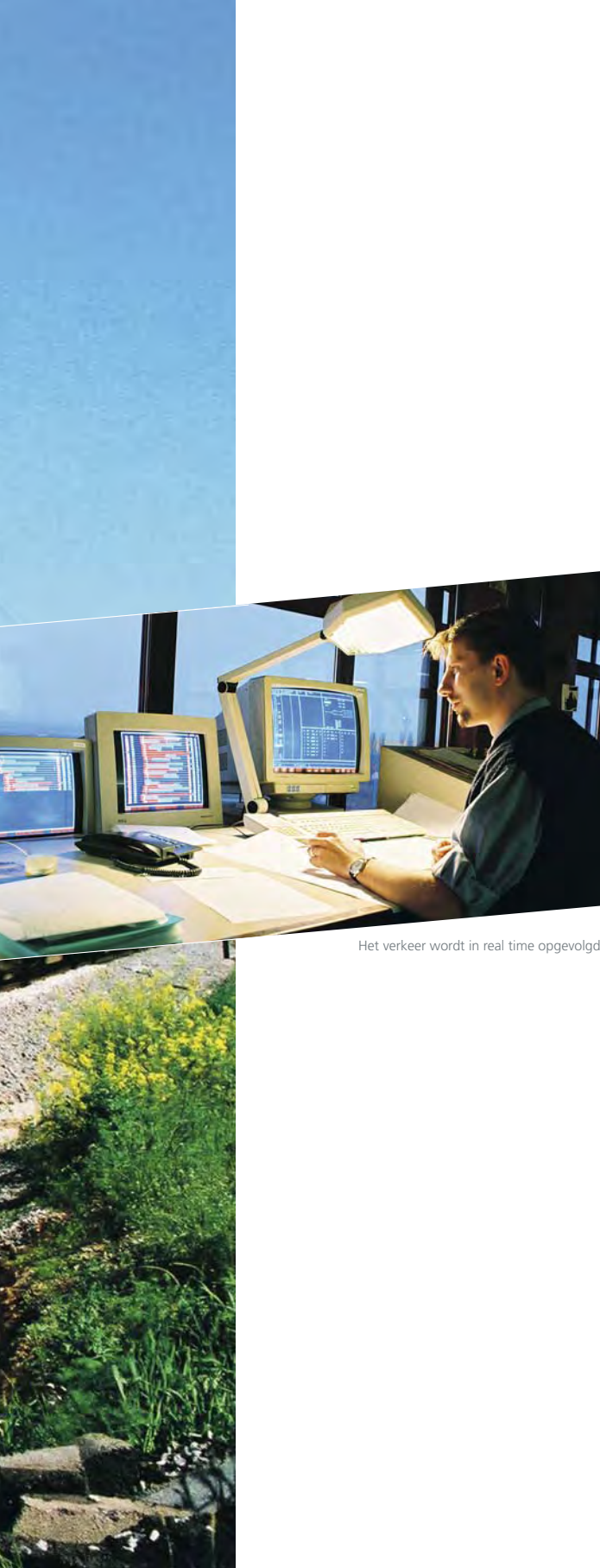
Voorrang aan veiligheid

“Voor Infrabel is de verkeersveiligheid een absolute topprioriteit”, benadrukt Marcel Baele. “Daarom zullen we in de komende jaren ons netwerk voorzien van een nog krachtiger veiligheidssysteem voor de opvolging van de treinen. In het kader van de signalisatie van de hogesnelheidslijnen heeft Infrabel, in overeenstemming met de Europese interoperabiliteitsrichtlijnen, studies en werken laten uitvoeren voor de invoering van nieuwe ETCS-signalisatiesystemen (European Train Control System) op de lijnen 3 en 4. Op termijn zal dit systeem worden toegepast op het hele Belgische spoorwegnet.” Vanaf 2013 zullen elk jaar 300 kilometer Belgische spoorlijnen worden uitgerust met dit ETCS-systeem.



European Train Control System

Het TVM-systeem (Transmission Voie Machine) werkt zonder lichtsignalen. Op Europees vlak is het ETCS-systeem (European Train Control System) de norm. Met dit systeem kan de snelheid van de treinen onophoudelijk en volledig worden gecontroleerd. De gegevens die de treinbestuurder nodig heeft, worden onmiddellijk getoond op een scherm in de stuurcabine. Wanneer de bestuurder de maximumsnelheid niet respecteert, remt de trein af om vervolgens automatisch tot stilstand te komen. In België zullen op termijn niet minder dan 8 000 seinen en 700 voertuigen worden vervangen.



Het verkeer wordt in real time opgevolgd

Behalve een verhoogde veiligheid – met name een noodstop wanneer een rood sein wordt genegeerd – zal het ETCS-systeem de treinen toelaten om te rijden aan meer dan 160 km/u op die trajecten waar dit is toegelaten. Bij een snelheid van meer dan 160 km/u zijn de zijdelingse seinen namelijk niet meer voldoende zichtbaar en moeten ze dus worden aangevuld door informatiesystemen in de stuurpost. Bovendien zullen deze systemen een zeer positieve invloed hebben op de stiptheid, aangezien zelfs bij beperkte zichtbaarheid het verkeer zonder enige beperking mogelijk blijft.

Zonder te wachten op de invoering van het ETCS-systeem op het hele net heeft Infrabel bovendien beslist om te kiezen voor een overgangsoptie, met name TBL1+, een stopfunctie – een automatische stop na het voorbijrijden van een rood sein – aan de seinen op de helft van het net (dit komt overeen met 80% van het treinverkeer) tegen eind 2009 en op het hele net ten laatste tegen eind 2012.

Opleidingen en communicatie

Uiteindelijk werd in 2005 bijzondere aandacht besteed aan de opleiding van de bedienden van de directie Netwerk. Een inspanning die permanent zal worden voortgezet. “Voor deze opleidingen”, legt Marcel Baele uit, “baseren we ons op concrete gevallen om zo de praktische kennis van onze medewerkers verder te verbeteren. We bestuderen de verschillende vastgestelde problemen en zoeken naar betere oplossingen om die te voorkomen.”

De analyse van de problemen uit het verleden toont trouwens aan dat de communicatie tussen de medewerkers nog sterk moet worden verbeterd. Een van de eerste maatregelen zal de invoering van een noodnummer in het seinhuis zijn voor alle contactpersonen binnen de organisatie. “Vandaag worden de telefoons in het seinhuis vaak bezet door personen die niet strikt noodzakelijk bestemd zijn voor de veiligheid”, vervolgt Marcel Baele. “De verantwoordelijken die contact moeten opnemen met het personeel in de seinhuizen krijgen al te vaak een bezettoon te horen. Dat is natuurlijk problematisch in noodsituaties.”

Een ander belangrijk aspect van de communicatie is het project “VerkeersInfoTrafic.” Wanneer een incident het verkeer verstoort, versturen de verkeersleidingen een e-mail naar alle personen die rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken zijn bij dit voorval. Om de efficiëntie te verhogen, zal deze e-mail worden gestandaardiseerd en de schrijver ervan zal dus niet meer de hele tekst hoeven op te stellen maar enkel een paar woorden moeten aankruisen om een verkeerde interpretatie van het bericht te vermijden. Een troef voor onze medewerkers, maar ook voor de klanten van de spoorwegen, die aanzienlijk betere informatie zullen krijgen. Ze zullen bijvoorbeeld geïnformeerd kunnen worden over onregelmatigheden van een trein bij het kopen van hun biljet...

Infrabel werkt al twee jaar aan dit project op basis van gegevens over ongevallen in de regio's Antwerpen-Centraal en Doornik. Het zou tegen de zomer van 2006 operationeel moeten zijn.

Voor Infrabel is stiptheid niet zomaar een woord. Deze term is verankerd in de oprichtingswaarden van de onderneming en in de cultuur van iedere spoorwegbeambte. Het krijgt dan ook van alle instanties bijzonder veel aandacht. In die mate dat het Belgische spoorwegnet vandaag het meest stipte is van heel Europa. 2005 was dan ook een goed jaar met 94,8% * van de treinen die op tijd reden.

De stiptheid

2000 / 2005
% treinen met hoogstens 5 minuten
vertraging

	Stiptheid zonder neutralisatie	Stiptheid met neutralisatie
2000	90,7 %	93,6%
2001	91,2%	94,2%
2002	92,6%	95,2%
2003	92,6%	95,3%
2004	93,2%	95,7%
2005	91,9%	94,8%

De stiptheid als stokpaardje

Deze stiptheidsresultaten (vertragingen gelijk aan of minder dan 5 minuten) liggen wel iets lager dan in het jaar 2004 dat een uitzonderlijk jaar was. Maar de treinen reden in 2005 tijdens 10 van de 12 maanden even stipt of stipter dan in 2004. Zonder uitzonderlijke omstandigheden, met name het weer, zou het record nog eens zijn gebroken.

“Ondanks deze goede resultaten is er geen sprake van om op onze lauweren te gaan rusten”, zegt Marcel Baele. “Integendeel. Om de stiptheid te verbeteren is de directie Netwerk begonnen met de opstelling van een objectief rapport over alle belangrijke vertragen op het net. In het kader van de informaticatoepassing VOIC (Voorvallen – Incidents) wordt van elke trein met meer dan twee minuten vertraging een verantwoordingsnota gemaakt. Volgens deze bepaling moeten de seinhuizen en verkeersleidingen de oorzaak van de vertraging ingeven in de toepassing Artweb (die deel uitmaakt van het systeem Artemis, de databank van de dienstregeling van de treinen).”

In het verleden beperkten de verantwoordelijken voor het verkeer zich tot de bediening en besturing ervan. De controle was vaak willekeurig door gebrek aan gegevens, wat het coördinatie- en verbeteringswerk er niet eenvoudiger op maakte. Vandaag draait de werkmethode van de twee systemen VOIC en Artweb rond vier grote principes: bevelen, controleren, coördineren en verbeteren.

“De systemen Artweb en Artemis hebben geleid tot een permanente controle van de regelmaat en verschillende opmerkingen worden

automatisch overgebracht”, vertelt Marcel Baele. “De feiten worden automatisch doorgegeven zonder dat er een verklaring is vereist. Deze werkwijze heeft twee grote voordelen: de stiptheid van de treinen kan erg precies worden opgevolgd en verschillende scenario’s kunnen worden opgesteld om de nodige verbeteringen aan te brengen. Dankzij dit systeem behoren foutieve informatie en andere communicatieproblemen definitief tot het verleden.”

Na de invoering van deze verschillende informaticasystemen is ook het verantwoordelijkheidsgevoel van de Task Forces er sterk op vooruit gegaan. Iedereen zoekt mee naar oplossingen en dat komt de stiptheid van de treinen alleen maar ten goede. In 2005 bereikten de Belgische spoorwegen op die manier een stiptheidsniveau van 94,8%, het beste in Europa. Het doel voor 2006 is 95%.

Om het verantwoordelijkheidsgevoel van het personeel met betrekking tot deze prioriteit aan te scherpen, moet iedere directie zichzelf voortaan een doelstelling opleggen. Dankzij deze doelstellingen, die duidelijk worden omschreven binnen Infrabel, zal iedereen zijn rol optimaal kunnen vervullen en zijn prioritaire doelstellingen kunnen nastreven. “We zijn er ons ten zeerste van bewust dat dit een mes is dat aan twee kanten snijdt”, besluit Marcel Baele. “Deze methode, die een open mind en een zeker engagement vereist, zal ongetwijfeld de groepsgeest bevorderen.”

* met neutralisatie



In het hart van het verkeer!

Het hart van het Infrabel-netwerk! Zo omschrijven Marc Tielemans en Christophe Coibion hun arbeidsplaats. Als respectievelijk verkeersleider en seingever in het seinhuis van Etterbeek vervullen zij een essentiële rol in het spoorwegverkeer.

Als onderstationschef/regelaar en seingever in het seinhuis kennen Marc en Christophe zeker geen rustig werk. Ieder moment kunnen er problemen opduiken, waardoor ze voortdurend op hun hoede moeten zijn. Daarom hechten ze ook zoveel belang aan teamwork.

"In het seinhuis moet je je collega's vertrouwen binnen de grenzen van ieders bevoegdheid. De meeste beslissingen moeten snel worden genomen; de minste aarzeling kan ernstige gevolgen hebben."

Onlangs nog ondervonden onze twee collega's hoe een uit de hand gelopen situatie snel kan escaleren en leiden tot reëel gevaar.

"Een treinstel was plots zonder reden in beweging gekomen", vertellen ze. "Iets verder waren een dertigtal arbeiders de sporen in een tunnel aan het herstellen. In de overtuiging dat er geen verkeer was op deze lijn, werkten ze onverstoorde verder. De situatie was des te gevaarlijker omdat de zichtbaarheid beperkt was en niemand plaats had om opzij te springen. Dankzij onze ervaring hebben we onmiddellijk kunnen reageren en het treinstel in laatste instantie kunnen omleiden naar een ander spoor."

Voor deze opmerkelijke prestatie werden Marc en Christophe persoonlijk gefeliciteerd door Gedelegeerd Bestuurder Luc Lallemand en Marcel Baele, Directeur-Generaal Netwerk, wat hen hen echt plezier deed.

"Het was een beetje alsof er geen afstand meer was tussen de directie en het personeel. Mijnheer Lallemand behandelde ons bijna als collega's. Dat doet een mens goed. Ik ben er nu meer dan ooit van overtuigd dat we bij Infrabel een hecht team vormen en dat we allemaal in dezelfde richting sporen..."



HUN BEROEP, HUN PASSIE

Marc
Tielemans &
Christophe
Coibion

VERKEERSREGELAAR EN SEINGEVER

"Wij vormen een hecht team bij Infrabel."





Toegang
tot het Net

Als beheerder en uitbater van de Belgische spoorweginfrastructuur moet Infrabel een niet-discriminerende toegang tot het Belgische net waarborgen aan iedere spoorwegonderneming die daarom vraagt. Hiervoor werd een nieuwe directie opgericht die onafhankelijk is van elke spoorwegoperator: de directie Toegang tot het Net.

Activiteitenrapport 2005
Toegang tot het Net

Het beste antwoord op de verwachtingen van de klanten



Luc Vansteenkiste
DIRECTEUR-GENERAAL
TOEGANG TOT HET NET

"Het is de taak van onze directie om, in alle onafhankelijkheid de technische normen en veiligheidsvoorschriften voor te stellen die betrekking hebben op het gebruik van de Belgische spoorweginfrastructuur."

Als er één sector in Europa steeds in beweging is, dan is het wel die van de spoorwegen. Bij de openstelling van de grenzen en de invoering van Europese richtlijnen die de wil van de Europese Commissie weerspiegelen om de spoorwegen te liberaliseren, hebben de spoorwegondernemingen zich geleidelijk opengesteld voor de concurrentie. Op 1 januari 2005 werd binnen Infrabel, om te voldoen aan de verplichtingen van de communautaire wetgeving, de directie Toegang tot het Net opgericht, die al haar dynamisme in de strijd werpt om de spoorwegen te promoten. "Met de openstelling voor Europa vervult onze directie erg precieze taken", legt Directeur-Generaal Luc Vansteenkiste uit. "Toegang tot het Net werd belast met twee essentiële functies (in de geest van de Europese richtlijn 2001/12): enerzijds de verdeling van de capaciteiten en de toekenning van de rijpaden, anderzijds de bepaling van de infrastructuurbijdragen en de facturatie ervan. Hierbij komen nog drie andere belangrijke taken:

- voorstellen van technische normen en nationale veiligheidsregels;
- controleren van de conformiteit van het rollend materieel en het personeel van de spoorwegondernemingen en afleveren van attesten aan het veiligheidspersoneel;
- opstellen van de Netverklaring.

Klantgericht

Op basis van nieuwe managementmethodes heeft de directie Toegang tot het Net een pro-actief beheer ten opzichte van alle stakeholders ingesteld. Zo richtte de directie in de loop van 2005 bureaus voor "marketing" en "account management" op die de transportflows moeten evalueren en toezien op de evolutie ervan.

"Om een uitmuntende dienstverlening te kunnen aanbieden", zegt Luc Vansteenkiste, organiseren we regelmatig ontmoetingen met onze klanten en stakeholders, zodat we steeds op de hoogte blijven van hun behoeften en projecten. Vervolgens proberen we hun vraag in rijpaden om te zetten en tegelijk het efficiënte gebruik van de spoorweginfrastructuur te optimaliseren. Dankzij deze informatie kunnen we bovendien de investeringswerken sturen en de spoorinfrastructuur aanpassen aan de verwachtingen van de eindgebruiker."

Parallel hiermee onderhoudt de dienst Account Management bevoorrechte banden met de verschillende spoorwegoperatoren die haar dagelijks raadplegen. "Onze account managers onderhouden veelvuldige en bevoorrechte relaties met de verschillende operatoren en andere stakeholders om hun behoeften te kennen en eraan tegemoet te komen", legt Luc Vansteenkiste uit. "Bovendien verzekeren zij de band met de marketing en het capaciteitsbeheer."

Aangezien de directie aandachtig luistert naar de vragen van haar klanten en verschillende stakeholders, heeft ze haar werkprocedures aanzienlijk verbeterd. Sinds 11 december 2005 maakt ze gebruik van een elektronisch facturatiesysteem ('Artrob-applicatie'), dat veel duidelijker en gedetailleerder is. In 2005 werd verder gewerkt aan de ontwikkeling van een informaticaprogramma 'Roman' om het opstellen en toekennen van rijpaden te vereenvoudigen, rekening houdend met de behoeften van meerdere operatoren. Dit programma zal in 2007 volledig operationeel zijn.

De veiligheid, een gemeenschappelijk doel

De veiligheid is niet alleen een zaak van de operatoren of de infrastructuurbeheerder, het is vooral een domein waar de nauwe samenwerking tussen de verschillende partijen toelaat om de gewenste veiligheidsniveaus te behalen. De directie Toegang tot het Net is de interface tussen de operationele directies van Infrabel en de spoorwegondernemingen om die samenwerking te bewerkstelligen. Zij informeert de klanten over de eigenheden van het net aan de hand van het document 'Netverklaring' en analyseert de compatibiliteit tussen het rollend materieel en de infrastructuur. Bovendien verifieert zij het kennisniveau van het veiligheidspersoneel en controleert de organisatie op gebied van veiligheid bij de spoorwegondernemingen.

Een net in volle groei

In 2005 kende Infrabel in een week gemiddeld 4 762 rijpaden toe aan het reizigersvervoer en 1 346 aan het goederentransport. In juli 2005 en januari 2006 ontvingen twee Europese spoorwegondernemingen, namelijk SNCF (Frankrijk) en Rail4Chem (Nederland), de toelating om gebruik te maken van de Belgische spoorweginfrastructuur. In iets meer dan een jaar tijd zag Infrabel zo haar aantal klanten verdubbelen.

Netverklaring

In het kader van de Europese wetgeving heeft de directie Toegang tot het Net een Netverklaring opgesteld en gepubliceerd. Dit document bevat informatie over de (technische) aard en gebruiksbeperkingen van het net, toegangsvoorwaarden en regels voor de verdeling van de capaciteit. Voorts omschrijft het de tariefstructuur en de voorrangsregels in geval van concurrerende aanvragen.

Een Agentschap voor Europa

Het Europese spoorwegagentschap dat op initiatief van de Europese instanties werd opgericht (richtlijn 2004/881/EG), ontwikkelt een gemeenschappelijke aanpak op het vlak van veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen. Om dat te doen, worden er technische interoperabiliteitspecificaties (TSI) bepaald, die door alle lidstaten moeten worden nageleefd. Het Agentschap stelt ook de geharmoniseerde vragenlijst voor het veiligheidscertificaat op en het neemt het onderzoek van de nieuwe nationale veiligheidsvoorschriften op zich én het verstrekt adviezen aan de nationale veiligheidsinstanties in verband met de veiligheidsaspecten.



De klanten van Infrabel

NMBS



Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen,
historische Belgische operator

ACTIVITEITEN: reizigersvervoer (NMBS) en goederentransport (B-Cargo) in België en naar de buurlanden. Participaties in Thalys en Eurostar.

Veiligheidscertificaat voor het Belgische net, afgeleverd op 26/02/2001.

DILLEN & LEJEUNE CARGO



Onderneming opgericht in 2000, gevestigd in Deurne en Mannheim

ACTIVITEITEN: internationaal transport en intermodaal gewoon transport (bloktreinen) van goederen.

Veiligheidscertificaat voor het Belgische net, afgeleverd op 02/04/2002.

SNCF FRET



Vrachtafdeling van de SNCF-Groep

ACTIVITEITEN: tweede grootste vrachtvervoerder van Europa, actief in de sector van goederen, containers en gecombineerd vervoer. Biedt logistieke diensten in de sector van consumptiegoederen en staal.

Veiligheidscertificaat voor het Belgische net, afgeleverd op 20/07/2005.

RAIL4CHEM BENELUX BV



Onderneming gevestigd in Rotterdam,
dochteronderneming van Rail4Chem
Eisenbahnverkehr GmbH

ACTIVITEITEN: onderneming gespecialiseerd in het transport van chemische producten.

Veiligheidscertificaat voor het Belgische net, afgeleverd op 05/01/2006.

De spoorinfrastructuur is altijd een domein geweest waarin een strikte en zorgvuldige aanpak van de veiligheid noodzakelijk is. Juist daarom is en blijft de veiligheid een absolute topprioriteit voor Infrabel. De directie Toegang tot het Net speelt hierbij een belangrijke rol. Zij stelt de veiligheidsnormen en -voorschriften op en ze waakt, via controles op het terrein, over de goede toepassing ervan. Toegang tot het Net reikt eveneens de certificaten uit aan het veiligheidspersoneel en keurt het rollend materieel goed.

Veiligheid, een prioriteit voor Infrabel en voor Europa



In iets meer dan een jaar tijd zag Infrabel haar aantal klanten verdubbeld

In het eerste spoorwegpakket was voor Europa de infrastructuur cruciaal. Het tweede pakket, dat in 2004 werd gepubliceerd, legt de nadruk op de interoperabiliteit van het Trans-Europese spoorwegsysteem en de veiligheid. Die laatste opdracht werd toevertrouwd aan de directie Toegang tot het Net en is een continu aandachtspunt voor Infrabel. Het maakt bovendien deel uit van de prioritaire projecten van het strategische plan BRIO. "Het tweede Europese spoorwegpakket bepaalt dat elke infrastructuurbeheerder verantwoordelijk is voor de veiligheid van zijn net", verklaart Luc Vansteenkiste, Directeur-Generaal van de directie Toegang tot het Net. "Het is dus de taak van onze directie om, in alle onafhankelijkheid, de technische normen en veiligheidsvoorschriften voor te stellen die betrekking hebben op het gebruik van de Belgische spoorweginfrastructuur. De inzet is van groot belang want het gaat om een domein dat niet alleen ingewikkeld maar ook zeer gevoelig is. Op termijn zullen de nationale voorschriften worden vervangen door technische specificaties interoperabiliteit. Die zullen bijdragen tot de invoering van een geharmoniseerd Europees spoorwegsysteem."

Naast de taak om nationale voorschriften voor te stellen, analyseert Toegang tot het Net op een grondige manier de dossiers die worden ingediend door de spoorwegbedrijven die kandidaat zijn om de Belgische infrastructuur te gebruiken. "Om het veiligheidsniveau van het Belgische spoorwegennet te garanderen", vervolgt

Luc Vansteenkiste, zullen de spoorwegondernemingen die onze infrastructuur willen gebruiken, moeten bewijzen dat zij beschikken over de nodige kennis, knowhow en organisatie. Bovendien moet hun materiaal en hun personeel onze veiligheidsnormen en -voorschriften respecteren. Zodra dat bewijs is geleverd, kan de Minister van Mobiliteit de bekwaamheidsattesten voor het personeel en het rollend materieel afleveren. Op basis van die attesten zullen de spoorwegbedrijven het noodzakelijke veiligheidscertificaat kunnen aanvragen om op ons net te rijden."

Wanneer ze dit veiligheidscertificaat hebben verkregen, zal de directie van Toegang tot het Net na studie van de aanvraag een certificaat afleveren aan de treinbestuurders en treinbegeleiders. Dat certificaat is drie jaar geldig en is een bewijs van hun kennis van de voorschriften en normen die van kracht zijn en van hun bekwaamheid om het treinverkeer in alle veiligheid te garanderen.

Behalve deze activiteiten voert de directie Toegang tot het Net ook controles uit. "Op het terrein voeren wij nauwgezette controles en inspecties uit om na te gaan of de spoorwegbedrijven de voorschriften voor het personeel en het rollend materieel respecteren", verduidelijkt Luc Vansteenkiste nog. "Indien de veiligheidsvoorschriften en de voorwaarden die tot de aflevering van het veiligheidscertificaat hebben geleid, niet worden nageleefd, kan het bovengenoemde certificaat in het ergste geval worden ingetrokken."



Een “dienstverleenster” die luistert naar de klant

Ann Billiau, wiskundige van vorming, verenigt strengheid met diplomatie bij het behandelen van de aanvragen van de gebruikers van de spoorinfrastructuur.

In de schoot van de directie Toegang tot het Net bekleedt Ann Billiau een sleutelpost als verantwoordelijke voor de contacten met de verschillende spoorondernemingen die al een toegang tot het spoorwegnet hebben of er een willen bekomen.

“Ik ben de bevoorrechte tussenschakel voor al deze ondernemingen, legt zij uit. “Het is mijn taak hen uit te leggen welke stappen moeten worden gezet en om oplossingen te vinden voor de problemen in de dagdagelijkse contacten met Infrabel. Bovendien ben ik het ook die hen het gebruik van de spoorinfrastructuur factureert.”

Het is allesbehalve een rustige functie die Ann Billiau heeft aangezien ze een sterke relationele bekwaamheid aan de dag moet leggen.

“Als ondernemingen diensten verlangen die in strijd zijn met onze reglementering gebeurt het dat we klachten ontvangen”, vertelt ze. “Dan moet ik heel wat diplomatie aan de dag leggen om hen uit te leggen dat wat ze vragen weliswaar gegrond is maar dat we er jammer genoeg geen gevolg kunnen aan geven.”

Zij is steeds een en al aandacht voor wat de klanten vragen en heeft een ongehoord talent om haar klanten met veel kennis van zaken alle verschillende diensten binnen Infrabel voor te stellen.

“De klanten stellen ons soms vragen van een aard die we nooit eerder hebben moeten behandelen. Die nieuwe vragen vereisen veel creativiteit om tot een oplossing te komen die iedereen tevreden stelt. In dat geval is het mijn taak om de verschillende diensten van Infrabel rond de tafel te krijgen voor het aanbrengen van oplossingen.”

In het licht van de relatie klant-leverancier wint de functie nog meer aan belang. Alles wijst erop dat het aantal spooroperatoren in de komende maanden en jaren zal toenemen. Nu al rijden er 4 operatoren op de Belgische sporen: NMBS, DLC, SNCF Fret en Rail4Chem; andere operatoren zullen binnenkort ook toegang verkrijgen.



HAAR BEROEP, HAAR PASSIE

Ann Billiau

**ACCOUNT MANAGEMENT
TOEGANG TOT HET NET**

“Het is mijn taak om de verschillende diensten van Infrabel rond te tafel te krijgen voor het aanbrengen van oplossingen.”



De algemene diensten



Naast de drie Infrabel-directies zijn er ook nog de algemene diensten, zes in totaal, die in 2005 een erg druk jaar hadden. Ze stonden op de eerste rij bij de invoering van de nieuwe structuren van de NMBS-Groep en speelden een belangrijke rol bij de opstelling van het strategische plan BRIO en het investeringsplan.

De algemene diensten

Onder leiding van Gedelegeerd Bestuurder Luc Lallemand hebben de 200 medewerkers van de zes algemene diensten als belangrijkste taak om de projecten van de onderneming met hun ervaring te ondersteunen. Aangezien 2005 het jaar was van de uitwerking van het strategische plan en het ondernemingsplan, was deze opdracht bijzonder belangrijk.

Strategie – Juridische Zaken – Internationale Zaken – Information Technology

Binnen de algemene diensten beheert de dienst Strategie – Juridische Zaken – Internationale Zaken – Information Technology de veelvuldige en essentiële aspecten van de organisatie van Infrabel. Deze dienst staat in voor de statuten en de concrete werking van Infrabel. Het is haar taak om de strategie, de budgetten en de werking van Infrabel vast te leggen en te actualiseren, om de juridische en internationale zaken te beheren én om het luik “informatica en informaticatechnologieën” binnen de onderneming uit te werken.

Een van de markante feiten uit 2005 waren de vele belangrijke onderhandelingen over onder andere het beheerscontract van Infrabel met de federale regering. Maar ook de coördinatie van de uitwerking van het strategische plan 2006-2010 BRIO (Belgian Railway Infrastructure Objectives), dat de 22 strategische prioriteiten van de onderneming vastlegt, was een opvallend feit. Verder legt deze dienst ook het meerjareninvesteringsplan 2005-2007, de budgetten en de investeringsamendementen vast.

In 2006 zal de dienst, in overeenstemming met de vastgelegde prioriteiten in het plan BRIO, meewerken aan de implementatie van een structuur voor project management in het kader van de investeringen; de start van het project “Balanced Scorecards”, dat de strategische prioriteiten omzet in concrete doelstellingen; en de invoering van prestatie-indicatoren voor de evaluatie van de ondernemingsstrategie.



Zes algemene diensten stellen hun ervaring en inzet ten dienste van de onderneming



De cel BRIO

De algemene diensten van Infrabel werden in 2006 uitgebreid met de cel Brio. Deze cel is belast met de concrete uitvoering van het strategisch plan van Infrabel (zie hoofdstuk II) en zijn 22 prioriteiten. Binnen deze dienst zullen de 6 grote transversale prioriteiten van Infrabel worden behandeld door de specifieke projectleiders, terwijl een bijzondere structuur zal worden opgericht om bij te dragen tot de uitvoering van de andere prioriteiten.

Algemeen Secretariaat

Het Algemeen Secretariaat is de dienst die zich bezig houdt met de behandeling van mondelinge en schriftelijke parlementaire vragen. Verder coördineert ze ook de relaties tussen het federale parlement en de drie gewesten enerzijds en alle directies en diensten van Infrabel anderzijds. Verder behandelt het Algemeen Secretariaat de vragen van particulieren, politieke verantwoordelijken, overheidsinstellingen, private instellingen en de leden van de beheersorganen van de NMBS-Groep. Bovendien voert het Algemeen Secretariaat een aantal specifieke taken voor de Gedelegeerd Bestuurder uit.





Eric Noe
HUMAN RESOURCES

"De HR-dienst van Infrabel ziet toe op het behoud en het optimale beheer van de knowhow en de vaardigheden binnen Infrabel."

Communicatie

De oprichting van de dienst Communicatie gebeurde geleidelijk in de loop van het jaar 2005. De taken van deze dienst omvatten zeer uiteenlopende zaken zoals de persberichten- en bezoeken, de motivatiecommunicatie, de communicatie met de omwonenden, de inwijding van de nieuwe infrastructuur... De dienst Communicatie heeft bovendien als taak om alle communicatiemiddelen van Infrabel te ontwikkelen aangezien Infrabel bij haar oprichting over geen enkel van deze middelen beschikte: internetsites, brochures, presentaties, ...

Het eerste jaar van Infrabel heeft ook in 2005 enkele belangrijke realisaties gezien. De film Sand Rail, de eerste bedrijfsfilm van Infrabel, blijft in dit opzicht een opvallende gebeurtenis uit haar eerste werkjaar. Het bezoek aan de pas afgewerkte tunnel van Soumagne was een groot succes met meer dan 25 000 bezoekers. Er vonden eveneens verschillende inwijdingen plaats, die allen erg succesvol waren. De inwijdingen van het Deurganckdok in Antwerpen en vooral die van de bocht van Nossegem maakten het mogelijk om het personeel van Infrabel op een originele manier te laten meegenieten van enkele belangrijke feiten van de onderneming.

In 2006 zal het communicatieteam zijn taken voortzetten met als doel het uitbouwen van een sterk imago voor Infrabel. Deze strategie zal, in samenwerking met de verschillende diensten van de onderneming, worden uitgevoerd door gebruik te maken van de beschikbare knowhow van Infrabel in al haar activiteitsdomeinen.

Human Resources

De dienst Human Resources valt onder de bevoegdheid van NMBS-Holding. De dienst HR van Infrabel is complementair met die van de NMBS-Holding en ziet toe op het behoud en het optimale beheer van de knowhow en de vaardigheden binnen Infrabel. Deze dienst analyseert de personeelsbehoeften van de verschillende directies binnen Infrabel en doet hierover kwalitatieve (uitbreiding van de kennis en ervaring, ...) en kwantitatieve (aanwervingen, ...) voorstellen. Als bevoorrechte gesprekspartner van de Gedelegeerd Bestuurder voor alles wat te maken heeft met het personeelsbeheer, bepaalt de dienst HR de best mogelijke strategie om bij te dragen tot de uitvoering van het ondernemingsplan van Infrabel. Ze neemt dan ook alle maatregelen die nodig zijn om deze strategie te verwezenlijken. Hiervoor werkt ze samen met de directie Human Resources van de NMBS-Holding. De dienst HR is ook vertegenwoordigd in de paritaire organen, waar het HR-beleid samen met de erkende vakbondsorganisaties wordt besproken.

2005 werd voornamelijk gekenmerkt door de nieuwe relaties met de HR-directie van de NMBS-Holding op vlak van de aanwervingen in functie van de Service Level Agreements. In 2006 zal de dienst HR niet alleen deelnemen aan de uitvoering van de doelstellingen van het ondernemingsplan BRIO maar ook aan de ontwikkeling van een pro-actieve arbeidsmethode om de personeelsbehoeften te bepalen en in te vullen.

Financiën

De dienst Financiën en Administratie is belast met het goede beheer van de exploitatie- en investeringsbudgetten, waarbij de verschillende financieringsmiddelen een bijzonder belangrijke rol innemen. Vanuit die optiek ziet de dienst erop toe dat de onderneming in een gezonde financiële situatie verkeert. De dienst Financiën en Administratie stelt haar kennis en ervaring ten dienste van de afdelingen die haar raadplegen en is hierbij verantwoordelijk voor de financiële rapporten en de beheerscontrole. Ze stelt de jaarlijkse exploitatie- en investeringsbudgetten en de financiële plannen op middellange termijn op en brengt regelmatig verslag uit bij de beheersorganen over de naleving van de budgettaire doelstellingen en het financiële plan. De dienst staat ook in voor de opvolging van de financiële banden met zowel de NMBS en de NMBS-Holding als met de Staat en de Europese Unie. Ze waakt ook over een goede toepassing van de financiële clausules van het beheerscontract. Het is ook deze dienst die de inkomende facturen van Infrabel controleert en die de investeringsprojecten met alternatieve financiering uitwerkt en opvolgt.

Een andere taak van de dienst Financiën en Administratie is het opmaken van de jaarrekeningen en het houden van de algemene én analytische boekhouding van Infrabel.

In 2005 werd een krachtige en professionele cel opgericht voor de ontwikkeling van beheershulpmiddelen om de functie van "controlling" te verzekeren. De dienst besteedde in het afgelopen jaar heel veel energie aan de opstelling en verfijning van het financiële luik van het meerjarenondernemingsplan in samenwerking met alle operationele medespelers. Nog in 2005 maakte de strenge en voortdurende opvolging van de schatkistsituatie het mogelijk om met de Staat te onderhandelen over een bijkomende financiering voor de afwerking van de HST-werken van grens tot grens.

Tenslotte speelde de financiële afdeling een coördinerende rol bij de concretisering, vanaf 2006, van twee financieringsprojecten via een Publiek Private Samenwerking én van de prefinanciering van andere prioritaire investeringsprojecten.



Goede rapporten voor een beter beheer!

Glenn Van Olmen is sinds kort actief als 'controller' van de financiële dienst en heeft een strategische post binnen Infrabel. Zijn missie: de beschikbaarheid en de opvolging van de financiële middelen garanderen.

Hoewel hij nog niet lang bij Infrabel in dienst is, heeft Glenn Van Olmen onmiddellijk zijn plaats gevonden binnen de spooronderneming.

"Infrabel is allesbehalve een duffe overheidsdienst", zegt hij. "Er heerst een enorme dynamiek die van buitenaf niet te zien noch te vermoeden is. Deze spirit is zeker niet toevallig en is het resultaat van een management dat van de modernisering van de beheersprocessen een van zijn topprioriteiten heeft gemaakt. De nieuwe wind die binnen de onderneming waait, is bij alle medewerkers duidelijk voelbaar en wordt erg positief onthaald."

Glenn Van Olmens belangrijkste taak is erop toezien dat het investeringsbudget optimaal wordt benut. Hij is dus een waardevolle assistent, zowel voor de projectleiders, die hij bijstaat in een optimaal gebruik van hun budgetten, als voor het directiecomité, dat dankzij hem er zeker van kan zijn dat de toegekende budgetten goed worden besteed.

"Mijn rol bestaat er zeker niet in om in mijn hoekje stilletjes te zitten werken, rapporten op te stellen en ze voor te leggen aan de projectleiders. Integendeel, ik ben hier om samen met hen te zoeken naar de best mogelijke besteding van de beschikbare budgetten. Ik werk dus samen met hen door hun behoeften en verwachtingen op een kwalitatieve manier te integreren in mijn werk. En dat is van groot belang, aangezien ik – en ik ben de eerste om dat toe te geven – nog veel kan leren van de mannen van het spoor."

Wanneer hij vaststelt dat een budget wordt overschreden of slecht is besteed, brengt Glenn Van Olmen hiervan verslag uit bij het directiecomité.

"Deze verantwoordelijkheid vereist een grote waakzaamheid van onze kant. De permanente begeleiding van de budgetten, samen met een doeltreffende rapportering aan de directie, zijn volgens mij de grootste uitdagingen die me dit jaar te wachten staan."



ZIJN BEROEP, ZIJN PASSIE

Glenn Van Olmen

BEHEERSCONTROLEUR

"Infrabel is allesbehalve een duffe overheidsdienst."

Bij haar oprichting op 29 oktober 2004 kreeg Infrabel haar operationele taken, haar personeel en haar financiële middelen toegekend vanaf 1 januari 2005. Een streng beheer samen met de aanpassing van de infrastructuurvergoeding en een overtuigend investeringsplan hebben de resultaten van de onderneming in 2005 gunstig beïnvloed.



Luc Lallemand

GEDELEGEERD BESTUURDER

"Infrabel wil het kruispunt van Europa worden."

Een streng beheer ten dienste van de groei!

De schuldovername van 7,4 miljard € op 31 december 2004 leidde tot 300 miljoen € financiële besparingen voor het geheel van de Groep. In dit kader konden twee nieuwe operationele ondernemingen – Infrabel en de NMBS – hun activiteiten op 1 januari 2005 beginnen zonder een financiële schuld op lange termijn. Het geheel van activa en passiva die Infrabel nodig heeft voor het uitoefenen van haar rol als infrastructuurbeheerder van de Belgische spoorwegen, werden op die dag ingebracht, behalve de activa die werden getransfereerd naar het Fonds voor Spoorweginfrastructuur (FSI).

Drie elementen die de resultaten hebben beïnvloed

1. Streng beheer

Het eerste element dat de resultaten van het jaar 2005 heeft gestuurd, is het strenge financiële beheer. "In 2003", verklaart Gedelegeerd Bestuurder Luc Lallemand, "hadden we bij de NMBS al een regel uitgevaardigd die bepaalde dat we niet méér mochten uitgeven aan openbare investeringen dan wat de Staat ons had toegekend. Voor Infrabel, rekening houdend met ons personeelsbestand van meer dan 14 000 personen en met de investerings- en exploitatiebudgetten van meer dan een miljard euro per jaar, was het naleven van deze regel wel een uitdaging, die we tot een goed einde hebben gebracht door ons te houden aan ons investerings- en exploitatiebudget."

2. Bijdrageverhoging

In het tweede semester van 2005 heeft Infrabel een verhoging van de tarieven voor de infrastructuurvergoeding doorgevoerd. Het doel is om tegemoet te komen aan de verplichtingen van de Europese Commissie.

Sinds de opsplitsing van de NMBS in drie afzonderlijke ondernemingen én de historische schuldovername is het Fonds voor Spoorweginfrastructuur (FSI) eigenaar geworden van de Belgische spoorweginfrastructuur voor een bedrag van 7,4 miljard €. Het FSI stelt deze infrastructuur ter beschikking van Infrabel – dat verantwoordelijk is voor het beheer, het onderhoud, de renovatie en de investeringen ervan – tegen een jaarlijkse bijdrage die in het begin van 2005 werd bepaald op 5 miljoen €.

De Europese Commissie bepaalde dat Infrabel "een vergoeding in overeenstemming met de markt" moest betalen voor de ter beschikkingstelling van de spoorweginfrastructuur, namelijk een totaalbedrag van 300 miljoen €. Met het oog op dit bedrag had Infrabel geen andere keuze dan dit te verrekenen in de vergoedingen die worden gefactureerd aan de verschillende operatoren op haar spoorwegnet. Het resultaat hiervan bedraagt voortaan om en bij de 500 miljoen €.

Infrabel besliste om de impact van deze stijging voor de goederentransporten en internationale treinen te beperken. Daarbij handelde ze in een erg competitieve context waardoor



het grootste gedeelte van deze stijging moet worden gedragen door het binnenlandse reizigersvervoer dat wordt verzekerd door de NMBS. Deze maatregel werd weliswaar gedeeltelijk gerechtvaardigd door het feit dat het reizigersvervoer een prioritaire positie inneemt op het spoorweganet, maar hij heeft geen invloed op de reiziger, aangezien de Staat deze stijging compenseerde door een verhoging van de overheidssubsidie aan de NMBS.

3. Succes van de spoorwegsector

Het voluntaristische investeringsbeleid van Infrabel voor het behoud en de uitbreiding van de capaciteit van de spoorweginfrastructuur, samen met een aangepast tariefbeleid van de NMBS-operator en de fileproblemen op de weg, hebben geleid tot het toenemend succes van de spoorwegsector. De cijfers van het treingebruik zijn op zes jaar tijd gestegen met 25%; alleen al voor het jaar 2005 is er een toename van meer dan 6%.

2005 was dus een erg positief jaar met uitzondering van een klein minpuntje voor de uitvoering van de investeringen. De investeringswerken voor het behoud en de uitbreiding van de

capaciteit vertonen dan wel een uitvoeringspercentage van bijna 100%, slechts 90% van de in 2005 geprogrammeerde investeringen werden ook daadwerkelijk gerealiseerd.

De reden voor de niet-uitvoering van de investeringen ligt hoofdzakelijk bij de traagheid in het verkrijgen van stedenbouwkundige vergunningen voor verschillende belangrijke projecten, zoals het GEN, de LCI en de onthaalinfrastructuur in de stations. Het gevolg van deze vertragingen is dat bepaalde werken pas in 2006 zullen kunnen worden opgestart. Ook wat betreft de productiemiddelen hebben bepaalde specifieke dossiers over de niet-uitgevoerde aankoop van grote en bijzonder kostelijke zware werktuigen het uitvoeringspercentage inzake investeringen sterk beïnvloed.

Overeenkomstig de voorziene procedures in het beheerscontract draagt Infrabel de niet-geïnvesteerde bedragen in 2005 over naar 2006 en doet ze er alles aan om de vertragingen zo spoedig mogelijk in te lopen. Bovendien biedt een gedetailleerde en versnelde rapportering een sturingshulp voor de investeringen, waardoor de problemen bij de uitvoering van deze werken beter kunnen worden bepaald en gemeld.

Dit hoofdstuk gaat over het bedrijfsbestuur, dat algemeen Corporate Governance wordt genoemd. Hier wordt uitgelegd wat de werkingsregels van de onderneming zijn in het licht van de principes van de Corporate Governance.

Corporate Governance

1. Raad van Bestuur

A. Samenstelling

Het aantal bestuurders werd vastgelegd door de Koning in een Koninklijk Besluit en overlegd in de Ministerraad. Dit werd vastgesteld op 6 (art.1 KB 28 oktober 2004), waarbij de taalpariteit wordt nageleefd.

De Raad van Bestuur bestaat momenteel uit:

- Dhr. Antoon COLPAERT, Voorzitter van de Raad van Bestuur,
- Dhr. Luc LALLEMAND, Gedelegeerd Bestuurder,
- Mevr. Frédérique DENIL, Bestuurder,
- Dhr. Jan KERREMANS, Bestuurder,
- Mevr. Mieke OFFECIERS, Bestuurder,
- Dhr. Laurent VRIJDAGHS, Bestuurder,

Wijzigingen in de loop van 2005

Als gevolg van het eervolle ontslag van Mevr. Anne VEREECKE benoemde het Koninklijk Besluit van 3 maart 2005 Mevr. Frédérique DENIL als Bestuurder van Infrabel.

Belangrijkste functie in 2005 van de niet-uitvoerende Bestuurders buiten Infrabel

- Dhr. Antoon COLPAERT, Havencommissaris – Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap;
- Mevr. Frédérique DENIL, Medewerkster van de Groep CDH in de Kamer en de Senaat;
- Dhr. Jan KERREMANS, Bijzonder Mandataris voor de hervorming van de Civiele Veiligheid op het Kabinet van Vice-Eerste Minister en Minister van Binnenlandse Zaken Patrick DEWAELE en, tot op 1 september 2005, Kabinetschef van Vice-Minister-President van de Vlaamse Gemeenschap en Vlaams Minister van Economie, Ondernemen, Wetenschapsbeleid, Innovatie en Buitenlandse Handel Fientje MOERMAN;

- Mevr. Mieke OFFECIERS, Zaakvoerder van MDL BVBA;
- Dhr. Laurent VRIJDAGHS, Medewerker van het Kabinet van Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën Didier REYNERS.

B. Benoeming van de Bestuurders

In overeenstemming met artikel 207 van de wet van 21 maart 1991 benoemt de Koning met een Koninklijk Besluit dat wordt overlegd in de Ministerraad een aantal bestuurders in verhouding tot het aantal stemmen dat verbonden is met de aandelen in het bezit van de Staat. De andere bestuurders worden vervolgens benoemd door de andere aandeelhouders.

Gezien de Belgische Staat 80% + 1 stem van de stemrechten binnen Infrabel bezit, worden 5 van de 6 leden van de Raad van Bestuur benoemd door de Koning, krachtens het Koninklijk Besluit overlegd in de Ministerraad. Een lid van de Raad werd benoemd door de Algemene Vergadering en op voorstel van de NMBS-Holding, dat de rest van de stemmen in handen heeft. De bestuurders worden gekozen op basis van de complementariteit van hun bekwaamheden inzake financiële en boekhoudkundige analyse, juridische aspecten, kennis van de transportsector, ervaring inzake mobiliteit, personeelsstrategie en sociale relaties.

De mandaten van de leden van de Raad van Bestuur, in zijn huidige samenstelling, lopen op 29 oktober 2010 ten einde.

C. Werking

Frequentie van de vergaderingen

“De Raad vergadert ten minste zesmaal per jaar.” (artikel 24 van de statuten). De Raad van Bestuur vergadert in principe iedere laatste donderdag van de maand. Bijzondere vergaderingen worden belegd om bijzondere dossiers te bespreken.

In 2005 vergaderde de Raad van Bestuur 13 keer.

Bevoegdheden

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 over de activiteiten van het bedrijf of van sommige ervan.”

Beslissingen binnen de Raad van Bestuur

Quorum: *“De Raad van Bestuur kan slechts geldig beraadslagen en beslissen indien ten minste de meerderheid van zijn leden aanwezig of vertegenwoordigd is. Zo hieraan niet is voldaan, kan een nieuwe vergadering worden bijeengeroepen. De Raad beraadslaagt en beslist geldig over de agendapunten van de vorige vergadering op voorwaarde dat ten minste één derde van de leden aanwezig of vertegenwoordigd is.”*

De bestuurders kunnen aan de vergaderingen van de raad deelnemen per telefoon of via soortgelijke middelen van communicatie welke alle personen die aan de vergadering deelnemen, in de mogelijkheid stellen om elkaar op hetzelfde moment te horen. Iedere persoon die aan een vergadering deelneemt overeenkomstig § 2, wordt geacht op deze vergadering aanwezig te zijn.

Iedere bestuurder kan aan een andere bestuurder, schriftelijk of via elk ander middel van communicatie waarvan een materieel spoor blijft, volmacht verlenen om hem te vertegenwoordigen op een bepaalde vergadering van de Raad en er in zijn plaats te stemmen. Een bestuurder kan slechts één ander lid van de Raad vertegenwoordigen. Vertegenwoordiging krachtens volmacht geldt als aanwezigheid voor de bepaling van het quorum” (artikel 26 van de statuten).

Meerderheid: *“De beslissingen van de Raad van Bestuur worden genomen bij gewone meerderheid van de uitgebrachte stemmen.*

In afwijking van voorgaande regel worden de volgende beslissingen van de Raad genomen met een meerderheid van twee derden van de uitgebrachte stemmen:

1° de goedkeuring van het beheerscontract tussen de Staat en de vennootschap en elke wijziging hiervan;

2° het nemen van deelnemingen die één van de grenzen, bepaald in artikel 13 § 2, eerste lid, van voornoemde wet van 21 maart 1991 overschrijden;

Bij staking van stemmen is de stem van de Voorzitter of de bestuurder die hem vervangt, doorslaggevend” (artikel 27 van de statuten).

“In uitzonderlijke gevallen, wanneer de dringende noodzakelijkheid en het belang van de vennootschap dit vereisen, kunnen beslissingen van de Raad van Bestuur worden genomen met eenparig schriftelijk akkoord van de bestuurders, die daartoe hun handtekeningen plaatsen op één document of op meerdere exemplaren van één document.

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

In 2005 heeft de Raad geen beroep gedaan op deze methode.

Handvest van de bestuurder

Om de bestuurders bij te staan in het uitvoeren van hun taak en zich daarbij te houden aan de regels inzake onafhankelijkheid, bevoegdheid, ethiek en integriteit, heeft de Raad tijdens zijn vergadering van 25 november 2004, het “Handvest van de bestuurder” aangenomen als onderdeel van het huishoudelijke reglement.

Dit Handvest is van toepassing op alle leden van de Raad van Bestuur van Infrabel en op iedere bestuurder die door Infrabel is aangesteld in een onderneming.

In dit Handvest verbinden de bestuurders zich ertoe om, bij de uitoefening van hun functies:

1. in iedere situatie onafhankelijk te handelen;
2. actief over de belangen van de onderneming te waken;
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 wettelijke verwachtingen van alle partners van de onderneming (groep, klanten, kaderleden, werknemers, leveranciers en schuldeisers);
6. erover te waken dat de onderneming haar verplichtingen en verbintenissen nakomt en wetten, reglementen en gedragscodes naleeft;
7. ieder conflict tussen directe of indirecte persoonlijke belangen en de belangen van de onderneming te vermijden;
8. een onjuist gebruik van informatie en handelen met voorkennis te vermijden;
9. onafgebroken hun professionele bekwaamheden te ontwikkelen;
10. zich te houden aan de geest van het Handvest.

Comités van de Raad van Bestuur

Om de Raad van Bestuur bij te staan en raad te geven in de uitoefening van zijn functies heeft de Raad, in overeenstemming met artikel 210 en 211 van de wet van 21 maart 1991 een Auditcomité én een Benoemings- en Bezoldigingscomité opgericht.

2. Auditcomité

De oprichting van dit Comité is voorzien in artikel 210 van de wet van 21 maart 1991.

A. Samenstelling

Het Comité is samengesteld uit vier bestuurders – anderen dan de Gedelegeerd Bestuurder – die door de Raad van Bestuur worden benoemd. De taalpariteit wordt hierbij nageleefd.

Het Comité is momenteel als volgt samengesteld:

- Dhr. Laurent VRIJDAGHS, Voorzitter van het Auditcomité;
- Dhr. Antoon COLPAERT;
- Mevr. Frédérique DENIL;
- Mevr. Mieke OFFECIERS.

Het Auditcomité mag de Gedelegeerd Bestuurder uitnodigen op zijn vergaderingen, die er dan zetelt met raadgevende stem. De Regeringscommissarissen nemen eveneens met raadgevende stem deel aan de vergaderingen van dit comité.

Op dezelfde wijze mag het Auditcomité elke persoon uitnodigen die kan bijdragen tot de goede uitvoering van de taken die hem zijn toevertrouwd door de Raad van Bestuur.

B. Werking

Frequentie van de vergaderingen

Het Comité vergadert op regelmatige basis, in principe eenmaal per semester. Zijn Voorzitter kan speciale vergaderingen beleggen opdat het Comité zijn missie tot een goed einde zou brengen.

In de loop van 2005 kwam het Comité vijf keer samen.

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 door onderzoek van de financiële informatie, met name de jaarrekeningen, het jaarverslag en de tussentijdse verslagen. Het Auditcomité staat ook in voor de betrouwbaarheid en de integriteit van de financiële verslagen inzake risicobeheer.

Ten minste veertien dagen vóór de vergadering waarop de Raad van Bestuur de jaarrekeningen vaststelt, legt de raad deze rekeningen ter advies voor aan het Auditcomité.

Het Auditcomité staat de Raad van Bestuur met name bij voor de uitoefening van volgende taken:

- In samenwerking met de directie en het College van Commissarissen het waken over de betrouwbaarheid en integriteit van de jaarrekeningen en de geconsolideerde rekeningen van Infrabel en voor de tussentijdse verslagen, vooraleer die worden voorgelegd aan de Raad van Bestuur.

- Het onderzoeken van financiële informatie, met name de jaarrekeningen, en hierover een advies te formuleren aan de Raad van Bestuur.
- In samenwerking met het College van Commissarissen en de verantwoordelijke van de Interne Audit, I-AI, het evalueren, superviseren en bespreken van het interne controlesysteem van Infrabel, van de vaststellingen en aanbevelingen die hierop betrekking hebben en die worden geformuleerd door het College van Commissarissen, en van de antwoorden die het management hierop geeft.
- Het onderzoeken en goedkeuren van het auditprogramma dat wordt voorbereid door de verantwoordelijke van de Interne Audit I-AI.
- Het onderzoeken van de belangrijke besluiten en aanbevelingen die worden gedaan in de auditrapporten; het waken over de opvolging van deze aanbevelingen en over de uitvoering door het management van de met de Interne Audit I-AI overeengekomen acties in antwoord op deze auditaanbevelingen en door het management ondernomen acties in antwoord op deze aanbevelingen; het belasten van de Interne Audit I-AI met de taak om op te treden bij het Directiecomité in geval van lacunes en/of aanzienlijke vertragingen bij het uitvoeren van deze aanbevelingen.
- Het evalueren van de manier waarop de risico's (financiële, operationele en andere) waaraan Infrabel wordt blootgesteld, worden bepaald, geëvalueerd en beheerd. Voorts omvat dit ook het verzekeren van de betrouwbaarheid en de integriteit van de financiële rapporten inzake risicobeheer.
- Het waken over de coördinatie van de taken van de Interne Audit, de taken die worden toevertrouwd aan externe consultants en de taken van het College van Commissarissen.
- Het goedkeuren van de structuur van de Interne Audit van Infrabel en het budget ervan in zijn bestanddelen met betrekking tot het personeel, de opleiding van het personeel en de materiële ondersteuning.
- Het geven van een gemotiveerd advies aan de Raad van Bestuur over de aanstelling en vervanging van de verantwoordelijke van de Interne Audit van Infrabel na advies van het Benoemings- en Bezoldigingscomité; het waken over de onafhankelijkheid en objectiviteit van de interne en externe auditeurs.
- Het goedkeuren van het Handvest van de Interne Audit van Infrabel en de wijzigingen die er nadien in worden aangebracht.
- Het geven van een gemotiveerd advies aan de Raad van Bestuur over de benoeming van de revisors van Infrabel en over hun salarissen.
- Het uitvoeren van de controle en het onderzoek van ieder specifiek dossier wanneer dat nodig wordt geacht door de Raad van Bestuur.

3. Benoemings- en bezoldigingscomité

De oprichting van dit Comité is voorzien in artikel 211 van de wet van 21 maart 1991.

A. Samenstelling

Dit Comité is samengesteld uit vier bestuurders waaronder de Voorzitter van de Raad van Bestuur die het Comité voorziet en de Gedelegeerd Bestuurder. De taalpariteit wordt hierbij nageleefd.

Het Comité is als volgt samengesteld:

- Dhr. Antoon COLPAERT, Voorzitter van het Benoemings- en Bezoldigingscomité;
- Dhr. Luc LALLEMAND;
- Dhr. Jan KERREMANS;
- Mevr. Frédérique DENIL.

B. Werking

Frequentie van de vergaderingen

Het Comité vergadert zo vaak als het belang van de onderneming dat vereist.

In 2005 gebeurde dit eenmaal.

Bevoegdheid

Het benoemings- en bezoldigingscomité brengt een advies uit over de kandidaturen die door de Gedelegeerd Bestuurder worden voorgesteld met het oog op de benoeming van de leden van het Directiecomité.

Het doet voorstellen aan de Raad van Bestuur met betrekking tot 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 (artikel 211 § 2 van de wet van 21 maart 1991).

Daarnaast voert het de taken uit die de Raad van Bestuur het toevertrouwt.

4. Aanwezigheid op vergaderingen en bezoldiging op individuele basis van de bestuurders

De Algemene Vergadering van 31 december 2004 legde de hieronder uiteengezette principes vast voor de bezoldiging van de bestuurders, met uitzondering van de Gedelegeerd Bestuurder.

De bezoldiging van de Voorzitter bestaat uit een vast jaaraandeel van 24 000 € en uit een variabel deel van aanwezigheidsgeld voor vergaderingen. Dit aanwezigheidsgeld bedraagt:

- 500 € per Raad;
- 400 € per Comité waaraan hij deelneemt.

Daarnaast ontvangt hij een jaarlijkse vergoeding voor werkingskosten van 4 000 €. In het geval van een dubbel mandaat binnen de NMBS-Groep, mag de vaste jaarlijkse bezoldiging niet worden gecumuleerd.

De bezoldiging van de andere bestuurders bestaat uit een vast jaaraandeel van 12 000 € en een variabel deel van aanwezigheidsgeld. Dit aanwezigheidsgeld bedraagt:

- 500 € per Raad;
- 400 € per Comité waaraan hij deelneemt.

Daarnaast ontvangen zij een jaarlijkse vergoeding voor werkingskosten van 2 000 €.

De Raad van 26 januari 2006 besliste dat vanaf 1 januari 2006 de forfaitaire jaarlijkse vergoedingen zullen worden teruggebracht tot 1 200 € voor de bestuurders en 2 400 € voor de Voorzitter.

Naam	Aanwezigheid op vergaderingen van de Raad en de Comités van Infrabel		Bezoldiging van de Bestuurders	
	Raad (totaal 13)	Auditcomité (totaal 6)	Benoem. en Bezold. comité (totaal 1)	Raad en andere Comités (€)
Antoon COLPAERT	13/13	6/6	1/1	33 300,00
Anne VEREECKE	0/1	0/1	0/1	1 821,43
Frédérique DENIL	11/12	4/5	0/0	18 278,57
Jan KERREMANS	13/13	-	1/1	18 900,00
Mieke OFFECIERS ¹	11/13	5/6	-	19 500,00
Laurent VRIJDAGHS	13/13	6/6	-	20 900,00

5. Directiecomité

A. Samenstelling

Artikel 208 van de wet van 21 maart 1991 bepaalt dat “dit wordt voorgezeten door de Gedelegeerd Bestuurder. De Raad van Bestuur bepaalt het aantal overige leden van het Directiecomité.”

Artikel 16 van de wet van 21 maart 1991 vereist een taalpariteit.

In overeenstemming met de wet en de statuten behoort de Gedelegeerd Bestuurder tot een andere taalrol als de Voorzitter van de Raad van Bestuur (artikel 207 § 4 van de wet van 21 maart 1991).

¹ Voor rekening van MDL bvba, Kerkstraat 161, 2060 Antwerpen

Het Directiecomité is als volgt samengesteld:

- Dhr. Luc LALLEMAND, Gedelegeerd Bestuurder,
- Dhr. Marcel BAELE, Directeur-Generaal Netwerk,
- Dhr. Jean-Marie RAVIART, Directeur-Generaal Infrastructuur & Aankopen,
- Dhr. Luc VANSTEENKISTE, Directeur-Generaal Toegang tot het Net.

Regels inzake hun benoeming en ontslag

De Directeurs-Generaal worden benoemd door de Raad van Bestuur, op voorstel van de Gedelegeerd Bestuurder en na advies van het Benoemings- en Bezoldigingscomité. Hun ontslag wordt gevraagd door de Raad van Bestuur (artikel 208 van de wet van 21 maart 1991).

B. Werking

Frequentie van de vergaderingen

Het Directiecomité vergadert in principe eenmaal per week, gewoonlijk op dinsdag.

In 2005 vergaderde het Directiecomité 49 keer.

Bevoegdheden

In overeenstemming met artikel 208 van de wet van 21 maart 1991 “is het Directiecomité belast met het dagelijkse bestuur en de vertegenwoordiging van de vennootschap wat dit bestuur aangaat, alsmede met de uitvoering van de beslissingen van de Raad van Bestuur.

De leden van het Directiecomité vormen een college en kunnen de taken onderling verdelen.”

Vertegenwoordiging

Volgens 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 een Directeur-Generaal die daartoe werd aangesteld door de Raad van Bestuur.

De Directeur-Generaal behoort tot een andere taalrol als de Gedelegeerd Bestuurder.

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de akten waarvan de goedkeuringswijze afwijkt van dit artikel.

De Raad van 8 november 2004 heeft dhr. Luc VANSTEENKISTE benoemd tot Directeur-Generaal met dubbele procuratie.

C. Bezoldiging van de leden van het Directiecomité

Bezoldiging van de Gedelegeerd Bestuurder

Het globale brutobedrag, met inbegrip van de voordelen in natura, dat werd uitgekeerd aan de Gedelegeerd Bestuurder in 2005, bedraagt 376 174,03 €. De premies van het tweede semester van 2004 zijn inbegrepen in de variabele bezoldiging. De premies voor 2005 worden vastgelegd in 2006.

Bezoldiging van de Directeurs-Generaal

De Raad van 27 januari 2005 stelde de bezoldiging van de leden van het Directiecomité vast.

Het bezoldigingssysteem omvat:

1. een vast gedeelte, namelijk:

- het basissalaris;
- een maandelijks toegekende beheerstoeelage;
- een functievergoeding: forfaitair maandelijks bedrag.

2. een variabel gedeelte, namelijk:

- de functietoeelage: 0 tot 100% van het maandelijks basissalaris. Het toekenningspercentage wordt bepaald door het Benoemings- en Bezoldigingscomité, op voorstel van de Gedelegeerd Bestuurder, rekening houdend met de moeilijkheidsgraad en sociale complexiteit van de uitgeoefende functie. Het percentage wordt jaarlijks herzien;
- de productiviteitspremie: variabel volgens een appreciatiecoëfficiënt van 0 tot 3. De productiviteitspremie wordt jaarlijks vastgesteld na publicatie van de Bedrijfsresultaten.

Het variabele gedeelte vertegenwoordigt ongeveer 30% van de bezoldiging.

Het vakantiegeld, de jaarlijkse premie en de andere toelagen en eventuele vergoedingen worden bepaald volgens de toepasbare reglementaire beschikkingen. De ambtenaren genieten van een groepsverzekering.

Het globale brutobedrag dat wordt toegekend aan de leden van het Directiecomité, hierbij inbegrepen dat van de Gedelegeerd Bestuurder, bedraagt, voor het jaar 2005, 1 037 078,91 €.

6. Controle

Regeringscommissarissen

Artikel 213 van de wet van 21 maart 1991 voorziet dat “Infrabel onder de controlebevoegdheid van de minister staat onder wie de spoorwegen ressorteren. Deze controle gebeurt door bemiddeling van een Regeringscommissaris, die wordt benoemd en ontslagen door de Koning op voordracht van de betrokken minister.”

De Regeringscommissarissen voor Infrabel zijn mevr. Christine SERVATY en mevr. Carole MACZKOVICS.

De Regeringscommissarissen worden uitgenodigd op alle vergaderingen van de Raad van Bestuur en het Directiecomité en hebben er een raadgevende stem. (artikel 213 § 3 van de wet van 21 maart 1991). De Regeringscommissarissen worden ook uitgenodigd op alle vergaderingen van het Auditcomité en hebben er een raadgevende stem (artikel 210 § 1 van de wet van 21 maart 1991).

De Regeringscommissarissen waken over de naleving van de wet, de statuten en het beheerscontract. Zij zien er op toe dat het beleid van Infrabel de uitvoering van de taken van openbare dienstverlening niet in het gedrang brengt, in het bijzonder wat het beleid bij toepassing van artikel 13 betreft.

De Regeringscommissarissen brengen verslag uit bij de minister die bevoegd is voor de spoorwegen. Die brengt verslag uit bij de minister van Begroting aangaande alle beslissingen van de Raad van Bestuur, het Directiecomité, het Strategisch Comité of het Oriënteringscomité die een weerslag hebben op de algemene uitgavenbegroting van de Staat.

De Regeringscommissarissen tekenen binnen een termijn van vier dagen beroep aan bij de minister, waaronder zij ressorteren, tegen elke beslissing waarvan ze oordelen dat die strijdig is met de wet, de statuten of het beheerscontract of waarvan zij oordelen dat die de uitvoering van de openbare missie van Infrabel schade toebrengt. Iedere Regeringscommissaris kan, binnen dezelfde termijn, beroep aantekenen tegen iedere beslissing tot verhoging van de gebruikskosten voor de spoorweginfrastructuur. Het beroep is opschortend.

Mevrouw Christine SERVATY werd benoemd als Regeringscommissaris voor Infrabel op 4 februari 2005 volgens het Koninklijk Besluit van 3 februari 2005.

Mevrouw Carole MACZKOVICS werd benoemd als Regeringscommissaris voor Infrabel op 9 december 2004 krachtens het Koninklijk Besluit van 18 november 2004.

College van Commissarissen

Artikel 25 §1 van de wet van 21 maart 1991 voorziet dat “De controle op de financiële toestand, de jaarrekening en de regelmatigheid, vanuit het oogpunt van de wet en het (organiek) statuut, om 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 hebben de titel van commissaris.”

Dit College is samengesteld uit vier leden waarvan er twee worden benoemd door het Rekenhof onder zijn leden en twee door de Algemene Vergadering onder de leden van het Instituut der Bedrijfsrevisoren.

De leden van het College zijn:

- Dhr. Herman VAN IMPE, Voorzitter van het College, bedrijfsrevisor,
- Dhr. Michel DELBROUCK, bedrijfsrevisor,
- Dhr. Michel DE FAYS, lid van het Rekenhof,
- Dhr. François VANSTAPEL, Voorzitter van het Rekenhof.

De statuten hebben de duur van de mandaten voor de leden van het College van Commissarissen vastgesteld op 3 jaar.

Mandaten in de dochterondernemingen en ondernemingen met participatie

1. Ondernemingen waarin mandaten worden uitgeoefend (directe en indirecte participatie) door de leden van de beheersorganen of van het personeel van Infrabel

Infrabel beschikt over twee directe dochterondernemingen: de N.V. TUC RAIL en de N.V. CHANTIER DE CREOSOTAGE DE BRUXELLES (CCB). Bovendien bezit Infrabel indirecte participaties in de nv. Woodprotect Belgium – dochteronderneming van de nv. CCB – en in EESV IV-Infra/TUC – dochteronderneming van de nv. TUC RAIL. In iedere onderneming worden de mandaten uitgeoefend door de leden van de beheersorganen of door vertegenwoordigers van Infrabel.

2. Leden van de beheersorganen of van het personeel van Infrabel met mandaten

- Dhr. Luc LALLEMAND, Voorzitter TUC RAIL
- Dhr. Marcel BAELE, Bestuurder TUC RAIL
- Dhr. Jean-Marie RAVIART, Voorzitter CCB en Woodprotect, Bestuurder TUC RAIL,
- Dhr. Luc VANSTEENKISTE, Bestuurder TUC RAIL
- Dhr. Dirk DEMUYNCK, Gedelegeerd Bestuurder TUC RAIL, Bestuurder IV-Infra/TUC
- Dhr. Franky VERBRUGGEN, Bestuurder CCB en Woodprotect
- Dhr. Richard MARCELIS, Bestuurder CCB en Woodprotect
- Dhr. Henri DETANDT, Bestuurder IV-Infra/TUC
- Dhr. André FANUEL, Bestuurder IV-Infra/TUC
- Dhr. Hugo GOOSSENS, Bestuurder IV-Infra/TUC

3. Bezoldigingen

De bestuurdersmandaten zijn onbezoldigd.

Het globale brutobedrag voor 2005 dat werd toegekend aan de Gedelegeerd Bestuurder van TUC RAIL bedraagt 180 274,97 €.

De Gedelegeerde Bestuurders van CCB en WOODPROTECT ontvangen geen bezoldiging voor hun functie.





TUC RAIL

Een partner ten dienste
van de grote projecten

Als dochteronderneming van Infrabel is TUC RAIL belast met het uitvoeren van uitbreidings- en moderniseringswerken van het spoorwegnet. Ook in 2005 hebben zij aan verschillende grote projecten meegewerkt.



Activiteitenrapport van TUC RAIL

2005: een mooi resultaat van grote werken!

Als dochteronderneming van Infrabel is TUC RAIL belast met het uitvoeren van uitbreidings- en moderniseringswerken van het spoorwegnet. Ook in 2005 hebben zij aan verschillende grote projecten meegewerkt.

Bij die projecten horen eveneens de hogesnelheidslijnen (HSL). "In dat kader hebben wij namelijk een kathedraal onder het Centraal Station van Antwerpen gebouwd", vertelt Dirk Demuynck, Gedelegeerd Bestuurder van TUC RAIL. "Dat indrukwekkende bouwwerk bevindt zich onder de sporen tussen Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Dam. Wij hebben moeten werken onder een station dat geklasseerd is als beschermd monument. Het ging dus om een heel complexe operatie die wij met de grootste zorg hebben gepland en verwezenlijkt." Op de lijn die langs de autosnelweg van Antwerpen in de richting van Nederland loopt, heeft TUC RAIL eveneens aan de elektrificatie van de sporen gewerkt. Dit deel van de HSL zou in april 2007 klaar moeten zijn.

Voor de laatste fase van de werken aan de hogesnelheidslijnen tussen de Franse grens en Brussel heeft TUC RAIL in 2005 de bouw van belangrijke viaducten in Schaarbeek en Brussel-Zuid voltooid. Deze bouwwerken die in 2006 in dienst worden genomen, zullen ervoor zorgen dat zowel het hogesnelheidsverkeer als de klassieke treinen Brussel vlotter kunnen binnenrijden en verlaten. Wat de HSL Oost tussen Luik en de Duitse grens betreft, werden de nieuwe centrale sporen tussen Diegem en Herent aangelegd en in gebruik genomen. In Chênée werd op 9 oktober 2005 de aansluiting met de bestaande lijn (L.37) gerealiseerd. De ruwbouw van de tunnel van Soumagne werd officieel ingewijd op 23 september 2005 en de ingebruikname van die lijn is voorzien in 2007.

GEN

TUC RAIL is eveneens erg actief met het GEN-project. In het kader van dit mobiliteitsproject werden in 2005 belangrijke werken gelanceerd: tussen Watermaal en Schuman werden er verschillende werven gestart en onder de Belliardstraat werd het spoorwegdek gelegd.

In augustus 2005 heeft de afdeling Transportinfrastructuur van de Federale Overheidsdienst voor Mobiliteit en Vervoer de verschillende kandidaturen ontvangen voor de reorganisatie van het station Brussel-Schuman en de bouw van de tunnel Schuman-Josaphat. Wat de andere aspecten van het GEN-project betreft, werden er meerdere vergunningen verkregen.

Diabolo

Na de opening van de bocht van Nossegem in 2005 is de Diabolo - de lijn die de toegang tot de Luchthaven Brussel verbetert - meer dan ooit één van de grote projecten van TUC RAIL voor de komende jaren. De nodige onderzoeken werden uitgevoerd, maar om de stedenbouwkundige vergunning in het Brusselse Gewest te verkrijgen, bestaat er nog steeds onzekerheid over de eis van een voorafgaande wijziging van het regionale bodembestemmingsplan, wat een voorwaarde is om de werken te kunnen beginnen.

De haven van Antwerpen

Met het oog op de uitbreiding van de Antwerpse haven heeft TUC RAIL in 2005 haalbaarheidsonderzoeken uitgevoerd op het vlak van de bouw van twee splitsingen en bovengrondse kruisingen aan de Vertakkingen Schijn en Krijgsbaan. In afwachting van de uitvoering van de tweede spoortoegang tot de haven, moeten deze maatregelen tijdelijk een oplossing bieden voor de capaciteitsproblemen op de spoorweglijn die langs de ring van Antwerpen loopt. Voor de Liefkenshoekspoorverbinding wacht TUC RAIL nog op groen licht van de Vlaamse overheid.

Veelvoudige projecten

Naast deze topprojecten is TUC RAIL ook actief met talrijke andere projecten verspreid over het hele Belgische grondgebied. Een ander doel van TUC RAIL is om de werken van de verbingsbocht die zich ten noorden van het station van Leuven bevindt, te voltooien. Die bocht moet tegen eind 2006 in gebruik worden gesteld en zal leiden tot een aanzienlijke tijdswinst op de verbinding Brussel-Hasselt-Genk. De onderneming werkt eveneens aan het voorontwerp van de ontwikkeling van de luchthaven van Charleroi, aan het GSM-R-project en aan de bodemsanering op zes industriële sites, waaronder de vroegere opslagplaatsen van Leuven, Merelbeke en Antwerpen-Dam.



Dirk Demuynck

GEDELEGEERD BESTUURDER

"Wij hebben een kathedraal onder het Centraal Station van Antwerpen gebouwd"



TUC RAIL

De firma TUC RAIL werd in 1992 met de medewerking van private studie bureaus opgericht als dochteronderneming van de NMBS en is de bevoorrechte partner van Infrabel voor de realisatie van grote spoorwegprojecten. De onderneming werkt zowel mee aan de uitvoering van nieuwe hogesnelheidslijnen als aan uitbreidings- en moderniseringswerken van binnenlandse lijnen. Als engineerings- en ontwikkelingsbureau voor spoorinfrastructuurprojecten is TUC RAIL ontvangende partij in alle fasen van een project: haalbaarheidsstudies, lijnkeuzes, certificering van de nieuwe lijnen, uitwerking van een platform tot en met de kortsluitingstesten van de bovenleidingen, onderzoek van de kadastrale gegevens, levering van de as-builtplannen, ...

Ondernemingnummer:
RPR Brussel 0869.763.267

Verantwoordelijke uitgever
Dhr. Benoît Gilson
Tel: 32(0)2/525 22 11
Fax: 32(0)2/525 22 69
e-mail: benoit.gilson@infrabel.be

Design & productie
www.concerto.be

Fotografie
Concerto, Dimitri Lowette, Infrabel,
GettyImages, NMBS-Holding