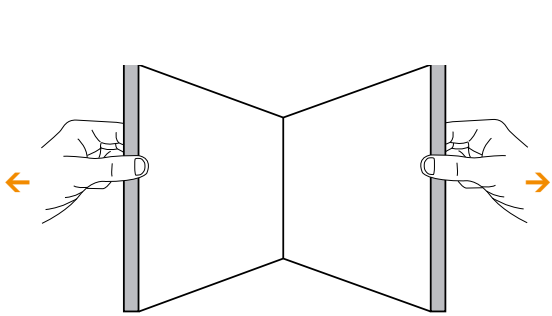
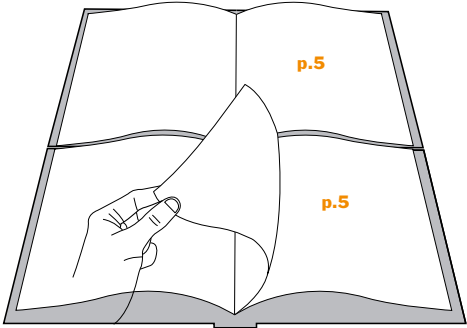




**Plooi de twee boeken
van het jaarverslag verticaal open**



**Doorblader beide boeken zodat de paginering van
het bovenste en het onderste boek met elkaar overeenstemmen**

Inhoudstafel

Part. 1

Welkom bij Infrabel :	05
Woord vooraf :	09
Een onafhankelijk overheidsbedrijf :	13

Part. 2

Concrete engagementen :	14
Het veiligste netwerk van Europa worden :	17
De stiptheid verbeteren :	25
De verwachtingen van de klanten inlossen :	35
Op het goede spoor naar een duurzame mobiliteit :	51
Het productieapparaat moderniseren :	61
Investeren in project management :	67
Samen vooruitgaan: management en bedrijfscultuur :	69
Het financieel evenwicht handhaven :	77





Part.1

Welkom bij Infrabel

Sinds 2005 beheert Infrabel de spoorinfrastructuur en het treinverkeer in België. Een opdracht van openbare dienstverlening die we vervullen met de vaste wil om van het spoor een toekomstgerichte sector te maken, zowel op het gebied van mobiliteit, leefmilieu als tewerkstelling!

6 leden

DE RAAD VAN BESTUUR IS SAMENGESTELD UIT 6 LEDEN (MET TAALPARITEIT)

VAN DE RAAD	GEDELEGEERD BESTUURDER INFRABEL	BESTUURDER	BESTUURDER
BESTUURDER	BESTUURDER TOT 10/07/09	BESTUURDER VANAF 10/07/09	

IN 2008 ONTVING DE VOORZITTER EEN BRUTO VERGOEDING VAN SAMENGESTELD UIT EEN VAST JAARLIJKS GEDEELTE EN EEN VARIABEL GEDEELTE. DE BRUTO VERGOEDING VAN DE ANDERE BESTUURDERS (MET UITZONDERING VAN DE GEDELEGEERD BESTUURDER) IS EVENEENS SAMENGESTELD UIT EEN VAST JAARLIJKS GEDEELTE EN EEN VARIABEL GEDEELTE.

4 leden

HET DIRECTIECOMITÉ IS SAMENGESTELD UIT 4 LEDEN

GEDELEGEERD BESTUURDER INFRABEL	DIRECTEUR-GENERAAL NETWERK	DIRECTEUR-GENERAAL INFRASTRUCTUUR	DIRECTEUR-GENERAAL TOEGANG TOT HET NET
--	---	--	---

DE BEZOLDIGING BEVAT EEN VAST GEDEELTE EN EEN VARIABEL GEDEELTE (ONGEVEER 30 % VAN DE BEZOLDIGING). HET GLOBALE BRUTO BEDRAG DAT IN 2008 WERD TOEGEKEND AAN DE LEDEN VAN HET DIRECTIECOMITÉ, MET UITZONDERING VAN DE GEDELEGEERD BESTUURDER, BEDRAAGT DE BEHEERSPREMIES VOOR DE PRESTATIES VAN 2007 ZIJN INBEGREPEN IN DIT BEDRAG.





BOVEN:
DE MAIN HUB VAN ANTWERPEN,
VAN HAVEN TOT SPOOR

Infrabel biedt een antwoord op de uitdagingen van vandaag

DE CRISIS HEEFT ONMISKENBAAR ZIJN STEMPEL GEDRUKT OP 2008. OF BETER GEZEGD, MEERDERE CRISISSEN: NAAST DE FINANCIËLE CRISIS WOEDT ER NU EEN ZWARE ECONOMISCHE CRISIS, EN OOK HET KLIMAATVRAAGSTUK STELT ONS VOOR GROTE UITDAGINGEN. DE AARDE WARMT OP DE BEDRIJFSWERELD ZIT OP HET STRAFBANKJE. WERK, MOBILITEIT EN VEILIGHEID ZIJN DE THEMA'S WAAR DE MENSEN WAKKER VAN LIGGEN. ONDANKS DEZE ERG ONZEKERE TIJDEN WERD INFRABEL OOK IN ZIJN VIERDE LEVENSJAAR NIET UIT HET LOOD GESLAGEN, WEL INTEGENDDEEL: HET SPOOR IS MEER DAN OOIET EEN VASTE WAARDE, EEN GROEIWAARDE, ÉN EEN MILIEUVRIENDELIJKE MEERWAARDE IN ONZE SAMENLEVING.

Infrabel heeft zich duidelijke doelstellingen gesteld: als één van de belangrijkste investeerders van het land voor ruim 845 mio € aan investeringsprojecten tot een goed einde brengen, het spoornet openstellen voor nieuwe gebruikers zodat het goederenvervoer zich verder kan ontwikkelen in een geliberaliseerde spoorwegmarkt, van het spoor een krachtig instrument van het mobiliteitsbeleid maken dat de verwachtingen van de reizigers inlost, en een efficiënte en transparante informatie aan de reizigers en alle andere stakeholders verzekeren. Om deze doelstellingen waar te maken kunnen we elke dag rekenen op de 12.274 medewerkers van Infrabel, die dan ook alle kansen moeten krijgen om zich verder te ontplooiën.

Ondanks de crisis en de zorgen van elke dag hebben we redenen genoeg om fier te zijn. Dankzij de inspanningen van alle Infrabel-medewerkers is België vandaag het eerste land dat over een volledig afgewerkt hogesnelheidsnetwerk beschikt, waardoor we onze positie in het hart van Europa nog kunnen versterken. Dit project was nog niet afgewerkt of er werden nieuwe belangrijke projecten gelanceerd, zoals het GEN rond Brussel, de uitbreidingsprojecten in en rond de haven van Antwerpen of de modernisering van de as Brussels-Luxemburg. Tegelijkertijd werden de moderniserings- en onderhoudswerken aan het bestaande spoornet op een hoog peil gehandhaafd. Dit zijn stuk voor stuk werken die tot stand komen om de kernactiviteit van Infrabel steeds beter te ondersteunen: het regelen van het treinverkeer, van 30.183 reizigersrijpaden per week en 7.367 goederenrijpaden per week over het 3.513 km lange spoornet.

In 2008 hebben we nauwer samengewerkt met onze directe klanten, de spooroperatoren. Iedere dag willen we hen er

van overtuigen dat het Belgisch spoornet over unieke economische en ecologische troeven beschikt. We hebben ook de brug geslagen naar de reizigers. Hun vraag naar veilige, comfortabelere en stiptere treinen mag bij niemand in dovemansoren vallen. Wij hebben ons ook geëngageerd om hen beter te informeren. Tegelijkertijd willen we ook dichterbij de mensen staan. Zo zorgen we ervoor dat de buurtbewoners van onze werven duidelijk geïnformeerd worden over de evolutie van de werken, en we laten niets onverlet om aan te tonen hoe het spoor de levenskwaliteit in onze steden kan verbeteren.

We staan ook dichterbij onze medewerkers zodat zij gemotiveerd zijn om bij nacht en ontij aan iedereen diezelfde kwaliteitsvolle service te blijven verzekeren. We zijn fier deze dienstverlening aan de mensen te kunnen aanbieden.

We moeten ons hard blijven inspannen. Ondanks de crisis kijken we vol vertrouwen naar de toekomst. Het spoor biedt immers een antwoord op heel wat vragen waar we vandaag mee geconfronteerd worden. Het is aan ons om dat antwoord elk moment van de dag, elke dag van het jaar, waar te maken.

Luc Lallemand
Gedelegeerd bestuurder
Infrabel

Antoon Colpaert
Voorzitter Raad van Bestuur

BOVEN:
DE MAIN HUB VAN ANTWERPEN,
VAN HAVEN NAAR SPOOR

Kerncijfers

op 31/12/2008

EBITDA - EBT

(IN MILJOEN EURO)

99

GBLAAL RESULTAAT (EBT)

PERSONEEL

12 724

MEDEWERKERS

INFRASTRUCTUUR

6 992

WISSELS

84

BRUTO EXPLOITATIERESULTAAT (EBITDA)

5,2%

VROUWEN

2 955

KM GEËLEKTRIFICEERDE LIJNEN

8

VERKEER

94,8%

MANNEN

1 929

OVERWEGEN

90,2%

TREINEN OP TIJD OF MET EEN VERTRAGING VAN MINDER DAN 6 MINUTEN

267

SEINHUIZEN

1

TRAFFIC CONTROL

5

WERKPLAATSEN

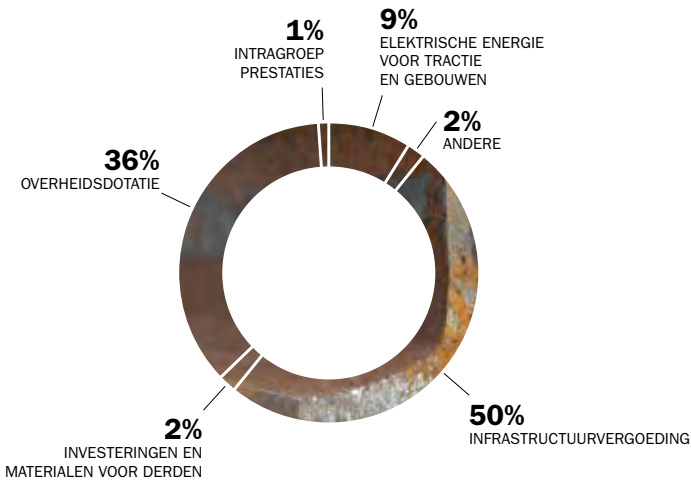


8

LINKS:
VIADUCT VAN MORESNET,
ONZE MENSEN VOORTDUREND
BEGAAN MET DE VEILIGHEID

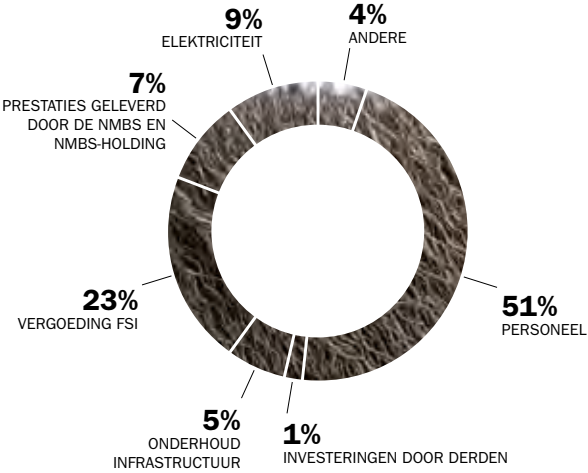
OMZET

(TOTAAL: 1,2 mld €)



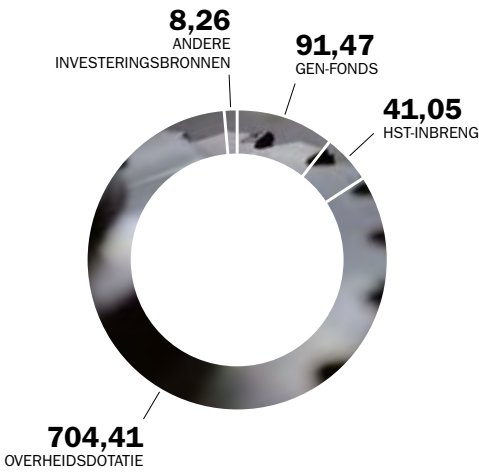
DIVERSE GOEDEREN EN DIENSTEN

(TOTAAL: 1,3 mld €)



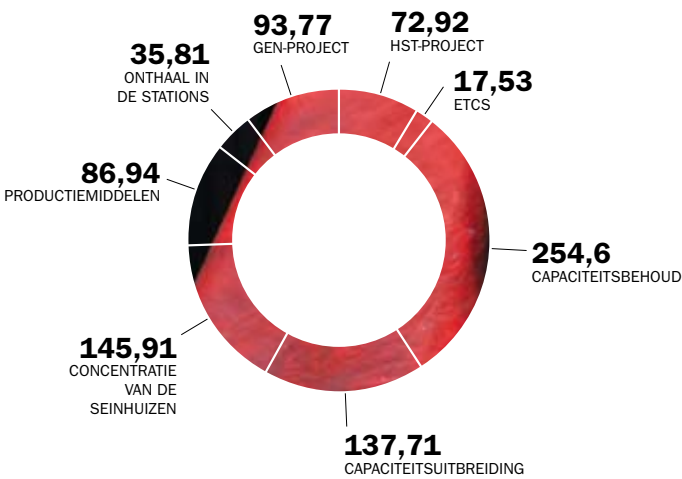
FINANCIERING VAN DE INVESTERINGEN

(en mio €)



GEREALISEERDE INVESTERINGEN

(TOTAAL: 845,19 mio €)



1 Missie

ALS OVERHEIDSBEDRIJF BIEDT INFRABEL ZIJN KLANTEN, DE SPOORWEGONDERNEMINGEN, EEN COMPETITIEVE SPOORINFRASTRUCTUUR AAN, Aangepast aan de huidige en toekomstige behoeften. Zo werkt Infrabel mee aan een duurzame mobiliteit in dienst van de economische en maatschappelijke ontwikkeling van België.

1 Visie, 3 concrete assen

INFRABEL WIL HET KRUISPUNT VAN EUROPA WORDEN. HIERVOOR WERKT HET OP 3 CONCRETE ASSEN: BETROUWBAARHEID EN TOEGANKELIJKHEID VAN HET NETWERK, GEBRUIK VAN KRACHTIGE TECHNOLOGIEËN EN EEN GOEDE SAMENWERKING MET DE OVERIGE VERVOERSMIDDELEN.

10 Waarden

HET SPOORBEROEP HEEFT SPECIFIEKE EISEN, ZOALS DE VEILIGHEID EN DE HOOGSTAANDE KWALITEIT VAN HET UITGEVOERDE WERK. DIT VERONDERSTELT WAARDEN ALS VERANTWOORDELIJKHEIDSZIN, AANDACHT VOOR PRECISIE, TEAMSPIRIT, VERTROUWEN. IN EEN VRIJGEMAAKTE MARKT MOET INFRABEL OOK IN ALLE ONAFHANKELIJKHEID EN INTEGRITEIT HANDELEN, MET EEN STERK KLANTGERICHT ENGAGEMENT. LAST BUT NOT LEAST BESTEEDT INFRABEL VEEL AANDACHT AAN EEN AANGENAME WERKOMGEVING VOOR ZIJN MEDEWERKERS: MOTIVATIE VAN HET PERSONEEL, ERGONOMIE, EN OPENHEID VAN GEEST ZIJN OOK BELANGRIJKE WAARDEN BIJ INFRABEL.



Een zelfstandig overheidsbedrijf

NA DE EUROPESE BESLISSING OM HET SPOOR TE LIBERALISEREN WERD DE VROEGERE UNITAIRE NMBS OP 1 JANUARI 2005 GESPLITST IN DRIE ONAFHANKELIJKE OVE-RHEIDSBEDRIJVEN. NMBS-HOLDING HEEFT DE VERANTWOORDELIJKHEID OVER EEN AANTAL GEMEENSCHAPPELIJKE OPDRACHTEN (VEILIGHEID, MILIEUBELEID, INFORMA-TICA, BEHEER VAN HUMAN RESOURCES, ...). ALS SPOORWEGONDERNEMING STAAT DE NMBS IN VOOR HET REIZIGERS- EN GOEDERENVERVOER. INFRABEL IS DE BEHEER- DER VAN DE SPOORINFRASTRUCTUUR EN REGELT OOK HET TREINVERKEER.

Onafhankelijkheid en gelijkheid

Infrabel is een naamloze vennootschap van publiek recht. De overheid bezit 6,59% van de aandelen, en 80% plus 1 van de stemmen. Dankzij deze structuur kan Infrabel in alle onafhankelijkheid werken. Zo kan Infrabel al zijn klanten, de spooroperatoren, absoluut gelijk behandelen, in overeenstemming met de Europese richtlijnen.

Duidelijk omschreven opdrachten

Infrabel heeft als opdracht de spoorinfrastructuur te onderhouden, te moderniseren en verder te ontwikkelen. Bovendien regelt het al het treinverkeer op het spoornet. Door deze bij wet bepaalde opdrachten is Infrabel een essentiële speler in het personen- en goederenvervoer, en dus een belangrijke motor van de Belgische economie. De opdrachten worden omschreven en gefaseerd in de beheersovereenkomst die werd afgesloten met de federale overheid. De tweede beheersovereenkomst, onderhandeld in 2008, loopt van 2008 tot 2012 en formuleert doelstellingen in lijn met het plan BRIO (Belgian Railway Infra-structure Objectives), en met de BRIO prioriteiten: veiligheid en stiptheid. Infrabel heeft zich altijd vastberaden getoond om vooruitgang te boeken. Zo is een deel van de exploitatiedo- tatie van de overheid voortaan gekoppeld aan de behaalde stiptheidsresultaten.

Verschillende financieringsbronnen

Infrabel ontvangt twee overheidsdotaties : een exploitatiedo- tatie (dagelijkse werking), en een investeringsdotatie. Ook de Gewesten ondersteunen sommige investeringsprojecten via cofinancieringen. Infrabel ontvangt Europese subsidies voor 5 projecten (de goederencorridor Antwerpen/Basel-

Lyon - de Corridor C -, de modernisering van de as Brussel-

Luxemburg, de nieuwe spooraansluiting van Brussels Airport -het “Diabolo”-project-, de heropening van de IJzeren Rijn, het HST-netwerk). Bovendien worden er voor sommige van deze projecten « publiek-private » samenwerkingsovereenkomsten afgesloten (Diabolo, de Liefkenshoekverbinding in de haven van Antwerpen). De gebruikersheffingen van de klanten voor de “rijpaden” vormen de belangrijkste inkomstenbron van Infrabel.

De sterkhouders van “Infrabel”

Met meer dan 845 miljoen euro investeringen in 2008 is Infrabel de grootste investeerder van het land! Maar het zijn vooral de 12 724 medewerkers die, verspreid over het hele land en in de verschillende diensten, de sterkhouders zijn van Infrabel. Infrabel bestaat uit drie Directies die, onder leiding van Gedelegeerd bestuurder Luc Lallemand, de verschillende opdrachten uitvoeren.

De Directie Infrastructuur onderhoudt, moderniseert en bouwt het netwerk verder uit. De Directie Netwerk regelt het treinverkeer in real time. De Directie “Toegang tot het Net” beheert, naast de grote investeringsprojecten, de aanvragen van de klanten, zorgt voor de verdeling en toe- kenning van de rijpaden en voor hun verrekening aan de klant. Daarnaast staan zes “ondersteunende” diensten (Strategie, Internationale Zaken en Information Technology, Financiën en Administratie, Human Resources, Corporate & Public Affairs, de cel BRIO en de dienst Aankopen) in

BOVEN EN LINKS :
BRUSSEL-LUXEMBURG,
NACHTWERK VOOR BETER
TREINVERKEER OVERDAG





Part.2

Concrete engagements

Infrabel werkt sinds 2006 met een strategisch plan: het plan BRIO (Belgian Railway Infrastructure Objectives). Het vormt de rode draad doorheen al zijn activiteiten. Dankzij het enthousiasme van de 12 724 medewerkers die dagelijks hun schouders zetten onder dit project, werden er voor verschillende doelstellingen al concrete resultaten geboekt. In 2008 heeft Infrabel dan ook een nieuwe versie uitgewerkt van zijn strategisch plan.



Jean-Marie Raviart
Directeur-Generaal Infrastructuur

“De elektrificatie van de lijn 24 tussen Montzen en de Duitse grens en de homologatie van de seininrichting van de hogesnelheidslijn 4 naar Nederland zijn twee belangrijke verwezenlijkingen van de Directie Infrastructuur voor 2008. Daarnaast, en zeker even belangrijk, is er het dagelijks werk van de honderden mannen en vrouwen die kosten noch moeite sparen om ons netwerk te onderhouden en, vaak in moeilijke omstandigheden, de veiligheid en de kwaliteit te garanderen.”



Een «nulrisiconetwerk»

EEN MAXIMALE VEILIGHEID OP HET NETWERK IS EEN ABSOLUTE PRIORITEIT VOOR INFRABEL WAARAAN HET ELKE DAG WERKT. DE INFRABELMEDEWERKERS WAKEN OVER DE GOEDE WERKING VAN DE SPOORINSTALLATIES EN STAAN IN VOOR HUN ONDERHOUD EN MODERNISERING.

01

Het veiligste netwerk van Europa worden

Een dagelijkse strategie

Dagelijks werken medewerkers achter de schermen aan het onderhoud en de modernisering van de verschillende spoorinfrastructuren (sporen, bovenleidingen, seininrichting, kunstwerken enz.). Dit is absoluut noodzakelijk voor de goede werking en de veiligheid van de installaties. In mei 2008 kreeg Infrabel het veiligheidscertificaat, de officiële erkenning van de efficiëntie van zijn veiligheidsbeheersysteem. Het certificaat, verplicht sinds de vrijmaking van het spoor, is 5 jaar geldig.

Een uniek Europees systeem

Infrabel rust het hele netwerk stapsgewijs uit met ETCS (European Train Control System). Deze moderne technologie is gebaseerd op een verbinding tussen de bakens op de sporen en de voorbijrijdende trein. Op die manier ontvangen de treinbestuurders alle informatie over de seinen rechtstreeks in hun stuurpost. Via dit systeem zal de trein, wanneer die een sein zou negeren of een stopsein te snel zou naderen, van op afstand automatisch afgeremd en tot stilstand gebracht worden. Het voordeel van ETCS is dat het in alle Europese landen gebruikt wordt en dus “interoperabel” is. Het veiligheidssysteem werd al geïnstalleerd op de hogesnelheidslijnen naar Duitsland en Nederland (homologatie in december 2008), in een versie die gebruik maakt van GSM-golven (GSM-R) voor de overdracht van informatie over de seininrichting naar de trein.

Garantie van een snel beheer

Veiligheid betekent ook anticiperen op elk mogelijk risico. In mei 2008 ondertekende Infrabel dan ook een samen-

werkingsovereenkomst met SOLVAY, die van kracht zal zijn

bij incidenten met het transport van gevaarlijke goederen in Wallonië. Via deze samenwerking met specialisten die ervaring hebben in dit soort risicobeheer, is het de bedoeling om de mogelijke gevolgen voor de mens en het milieu in dat geval zo veel mogelijk te beperken. Infrabel sloot dezelfde overeenkomst af met BASF die eventuele tussenkomsten in Vlaanderen voor zijn rekening zal nemen. Zo kan iedereen op het terrein zijn eigen taal spreken.

Lessen trekken

Uiteraard wordt van elk incident en elk defect, hoe klein ook, een nauwkeurig verslag opgesteld. Alleen dankzij deze efficiënte manier van werken kunnen terugkerende oorzaken opgespoord en weggewerkt worden. Zo werd bijvoorbeeld vastgesteld dat de bovenleidingen in het Brussels gewest dringend aan vervanging toe zijn. Infrabel heeft dan ook een moderniseringsoperatie op touw gezet, die loopt tussen 2006 en 2016, voor een investering van 100 miljoen euro. In 2008 werden de bovenleidingen tussen Brussel-Zuid en Brussel-Noord volledig vernieuwd.

Jo De Bosschere
Afdelingschef

An Van den Abeele
Ingenieur

Binnen de dienst
Seininrichting houden
Jo De Bosschere en
An Van den Abeele,
respectievelijk
afdelingshoofd en
ingenieur, zich voltijds
met het ETCS (European
Train Control System)
project bezig, één van
de sleutelprojecten om
van Infrabel de veiligste
spoornetbeheerder in
Europa te maken.





“

Jo De Bosschere // ETCS is een nieuw treinbeïnvloedings- en beveiligingssysteem dat alle seininformatie direct naar de stuurpost van de trein zendt. Momenteel hebben we ETCS niveau 2 geïnstalleerd op de hogesnelheidslijnen naar Duitsland en Nederland. Op die laatste lijn is het systeem trouwens ook gehomologeerd.

An Van den Abeele // Op het klassieke net installeren we ETCS niveau 1. Functioneel gezien is er tussen de beide niveaus weinig verschil: zowel in niveau 1 als in niveau 2 wordt de trein automatisch tot stilstand gebracht wanneer hij een rood sein negeert.

Jo De Bosschere // In het kader van het lijnproject tussen Schaarbeek en Leuven plaatsen we momenteel ETCS-1-toestellen op de sporen. Tegen 2013 zal de goederenas “Corridor C” tussen Antwerpen en Athus volledig met ETCS zijn uitgerust. Maar onze ambities reiken verder! Tegen 2030 willen we alle lijnen met dit systeem uitrusten.

An Van den Abeele // Ook andere Europese landen zijn volop bezig met de implementatie van ETCS: in Nederland op de Betuwe-route, Italië, Zwitserland, Spanje, ... In de toekomst zullen de treinen niet langer moeten omschakelen tussen de verschillende nationale systemen en kunnen ze heel Europa doorkruisen. Precies daarom steunt de Europese Unie het gebruik van ETCS op de grote goederencorridors.

Jo De Bosschere // Bovendien moeten we er, als kruispunt van Europa, voor zorgen dat het Belgische spoorwegnet veilig en vlot toegankelijk is voor elke spoorwegonderneming.

”





Enkele seconden verliezen ...

AAN DE OVERWEGEN WIL INFRABEL EEN MAXIMALE VEILIGHEID KUNNEN GARANDEREN. DAAROM WERD ER BESLOTEN OM GAANDEWEG DE OVERWEGEN ZOVEEL MOGELIJK AF TE SCHAFFEN. WAAR DIT NIET MOGELIJK BLIJKT, ZAL INFRABEL DE OVERWEG VERNIEUWEN EN DE SIGNALISATIE VERBETEREN. ALS WERKGEVER HECHT INFRABEL OOK ENORM VEEL BELANG AAN DE VEILIGHEID VAN ALLE MEDEWERKERS, VOORAL TIJDENS WERKZAAMHEDEN IN DE SPOREN.

Afschaffen en moderniseren

Er gebeuren vaak ongevallen aan overwegen of zelfs in de sporen omdat de signalisatie niet correct wordt nageleefd. In 2008 gebeurden er 51 ongevallen aan de overwegen (12 dodelijke slachtoffers), en 19 bij het oversteken van de sporen op spoorwegdomein (16 dodelijke slachtoffers). Infrabel wil echt al het mogelijke doen om het aantal ongevallen op de sporen te doen dalen, en investeerde zo in 2008 meer dan 4 miljoen euro in de afschaffing van 15 overwegen. Ze werden vervangen door nieuwe infrastructuur (brug, tunnel, ...). Vaak vormde dit ook een uitgelezen kans om de mobiliteit voor de zwakke weggebruiker in de omgeving te optimaliseren, in samenspraak met de betrokken gemeenten. Hierbij gold telkens het verbeteren van de intermodaliteit als leidraad (aansluiting trein-bus). Daarnaast investeert Infrabel in de modernisering van de overwegen (bijna 14 miljoen € in 2008). Slagbomen en belsignalen wijzen de weggebruikers erop dat het levensgevaarlijk is om een gesloten overweg toch over te steken.

Iedereen bewust maken van de grote risico's

En toch blijven deze uitrustingen soms ontoereikend. De weggebruikers zelf moeten zich ook ten volle bewust worden van de risico's die ze lopen wanneer ze de signalisatie negeren.

Infrabel verleent dan ook regelmatig zijn medewerking aan sensibiliseringscampagnes (in samenwerking met het BIVV, Belgische Instituut voor de Verkeersveiligheid). Tenslotte heeft Infrabel in de lente van 2009 nieuwe sensibiliseringscampagnes ontwikkeld en gelanceerd zodat iedereen zich bewust zou worden van de gevaren

bij het oversteken van de overwegen en de sporen.

Een actieplan

Tijdens de onderhandelingen over een nieuw beheerscontract met de federale overheden heeft Infrabel de veiligheid centraal gesteld. In december 2008 werd aan de voogdijminister een actieplan voorgesteld. In overleg met de voogdijoverheid zal het normaal gezien in de loop van 2009 worden uitgevoerd.

Een veilige werkomgeving voor alle medewerkers

Veel medewerkers zijn dagelijks aan de slag op het terrein. Op de Infrabelwerven wordt er vaak 's nachts gewerkt, wanneer er geen spoorverkeer is. Maar sommige werken moeten toch overdag gebeuren en ondertussen blijven de treinen doorrijden. De infrastructuurbeheerder stelt dan ook alles in het werk om een maximale veiligheid te garanderen, zowel voor de reizigers als voor de werknemers. Hiervoor worden er langs de sporen schildwachten opgesteld die hun collega's met geluids- en lichtsignalen waarschuwen dat er een trein in aantocht is en zo hun veiligheid garanderen. Infrabel ontwikkelt trouwens nog andere waarschuwingssystemen, zoals de TW-seinen (Travaux - Werken).

BOVEN :
BRUSSEL-ZUID,
ZORGEN VOOR VEILIGE WERVEN
MIDDENIN HET TREINVERKEER

**Alain Gérard**

Initiatiefnemer van de TW-seinen (Travaux-Werken)

“

De TW-seinen vervangen de rode, gele en groene vlag die de schildwachten tot nu toe gebruiken.

Dit levert een betere zichtbaarheid op voor de treinbestuurders, zorgt voor een vlottere verkeersdoorstroming en verhoogt de efficiëntie op de werf. De seinen vormen een nuttige aanvulling op «ATW», het systeem dat automatisch de komst van treinen aankondigt met geluids- en lichtsignalen. Concreet activeert een voorbijrijdende trein een pedaal die over de hele werf een sirene en zwaailichten doet afgaan. De medewerkers verwijderen dan alle toestellen van de sporen. Eens de sporen vrijgemaakt zijn, plaatst de verantwoordelijke operator het TW-sein op groen.

”







Eddy Clement
Directeur-Generaal Netwerk

“ In ons beheercontract hebben we er ons financieel toe verbonden om de stiptheid te verbeteren. Dat wil concreet zeggen dat wanneer de treinen niet een bepaald stiptheidspercentage behalen, Infrabel een boete krijgt. Engagement is hier dus geen hol woord! Bovendien werken we ook aan de aanpassing van de real time-informatie om de reizigers zo alle nodige informatie te bezorgen in geval van storingen. We spannen ons dus voortdurend in om onze activiteiten te verbeteren en zo beter aan de wensen van onze klanten te kunnen voldoen. ”



Geen exacte wetenschap!

EEN NETWERK MET TREINEN DIE ALTIJD STIPT OP TIJD ZIJN, DAT IS WAARSCHIJNLIJK EEN UTOPIE. HET REGELEN VAN HET TREINVERKEER IS ALLESBEHALVE EEN EXACTE WETENSCHAP: ELKE DAG OPNIEUW MOETEN WE ALERT ZIJN EN SNEL REAGEREN OM DE VELE ONVERWACHTE FACTOREN DIE HET GOEDE VERLOOP VAN HET TREINVERKEER VERSTOREN, TE BEHEREN. VOORAL OMDAT EENDER WELK INCIDENT NET ALS IN EEN DOMINOSPEL EEN KETTINGREACTIE KAN VEROORZAKEN.

02

De stiptheid verbeteren

Duizenden treinen, iedere dag
Dagelijks rijden er 3450 treinen op het netwerk (2028 in het weekend). Bovendien worden er elke week meer dan 7000 rijpaden toegekend aan klanten-operatoren voor goederentreinen. Het beheer van deze verkeerstroom vereist voortdurend een optimale samenwerking tussen verkeerscoördinatiecentrum (Traffic Control) en de seinhuizen, die de seinen en de wissels bedienen, en zo de treinen laten rijden.

Een “verkeerscontroletoren”
De geslaagde samensmelting van de verschillende regionale verkeersleidingen in een “Traffic Control”, een heuse controlatoren voor het spoorgebeuren, was een belangrijke stap voorwaarts in het beheer van het treinverkeer. Traffic Control is samengesteld uit verschillende “tafels” die een overzicht hebben over het treinverkeer per streek, en kan op ieder moment tussenkomen, met de medewerking van de seinhuizen, om een incident zo goed mogelijk te beheeren en de best mogelijk oplossingen aan te reiken aan de reizigers en aan de verschillende spoorondernemingen.

Hypermoderne seinhuizen
Infrabel werkt ook verder aan de “concentratie” van de seinhuizen, waar de wissels en seinen worden bediend. Dit betekent concreet dat de verouderde installaties (sommige dateerden nog uit de jaren '40) die nog overal op het netwerk te vinden waren, geleidelijk vervangen worden door nieuwe seinhuizen. Eind 2012 zullen er slechts 31 seinhuizen overblijven, samen met 11 installaties die van op afstand bediend kunnen worden. Eind 2008 waren er nog 267 seinhuizen, 101 minder dan in 2005.

Voor Infrabel levert deze concentratie een dubbel voordeel op: de werknemers kunnen beschikken over de laatste spitstechnologie, en het uitwisselen van informatie en het nemen van beslissingen wordt gemakkelijker omdat alle tussenkomende partijen op dezelfde werkvloer zijn ondergebracht.

Een optimaal beheer ten voordele van de stiptheid
In het treinverkeer kan het minste incident (bijvoorbeeld een defecte trein), indien het plaatsvindt op een cruciale plaats van het netwerk of tijdens de spitsuren, veel vertragingen veroorzaken. Soms moeten er zelfs treinen afgeschaft worden. Dankzij die nieuwe organisatie kunnen de medewerkers van Traffic Control én van de seinhuizen in real time oplossingen uitwerken voor onvoorziene omstandigheden, en zo, in alle veiligheid, de reizigers de best mogelijke oplossingen aanreiken.

Samen werken aan stipter treinverkeer

ALS BEHEERDER VAN HET TREINVERKEER HEEFT INFRABEL ALTIJD EEN GLOBAAL OVERZICHT OP HET AANTAL VERTRAGINGEN EN DE OORZAKEN VAN DIE VERTRAGINGEN. DAAROM STAAT INFRABEL IN VOOR DE JUISTE STATISTIEKEN OVER DE STIPTHEID DIE VIER KEER PER JAAR GEPUBLICEERD WORDEN. WANNEER ER VERTRAGINGEN OPTREDEN, DOEN ZIJN MEDEWERKERS ER ALLES AAN OM DIE WEG TE WERKEN.

Driemaandelijkse statistieken

Infrabel heeft een globaal overzicht op de vertragingen en de oorzaken van die vertragingen. Vier maal per jaar worden de stiptheidscijfers gepubliceerd, waarbij ook de oorzaken van de vertragingen worden toegeschreven aan de verschillende verantwoordelijken. Vertragingen kunnen te wijten zijn aan de verschillende spooroperatoren of aan externe oorzaken. Verder kunnen ze ook het gevolg zijn van problemen met de infrastructuur of bij het regelen van het treinverkeer. De cijfers worden aan de media bezorgd en kunnen ook geraadpleegd worden op de website van Infrabel.

Duidelijke verantwoordelijkheden

In 2008 bedroeg het stiptheidscijfer 90,2%. De operator NMBS Reizigers is verantwoordelijk voor 46,4% van de vertragingen; 32,4% zijn het gevolg van externe oorzaken (weersomstandigheden, ongevallen aan overwegen, zelfdodingen, koperdiefstallen, ...).

Hoewel de niet-spoorgebonden oorzaken moeilijk op te lossen zijn, zet Infrabel toch verschillende acties op touw om de problemen zoveel mogelijk op te lossen: sensibiliseringscampagnes over de gevaren bij het roekeloos oversteken van overwegen, actieplan tegen de koperdiefstallen in samenwerking met de politie, parketten en Securail. Daarnaast worden er in functie van de weersomstandigheden en de mogelijke gevolgen ervan (vorst, wind, dode bladeren, sneeuw, ...), met name 's nachts, voorzorgsmaatregelen genomen om de ochtend- en avondspits zo vlot mogelijk te laten verlopen.

Infrabel is verantwoordelijk voor 20,4% van de vertragingen als gevolg van problemen bij het regelen van het

treinverkeer of met de infrastructuur.

Een actieplan om de stiptheid te verbeteren

Infrabel is zich ervan bewust dat het verbeteren van de stiptheid een absolute prioriteit moet blijven. Daarom lanceerde het een actieplan met meer dan 130 maatregelen. Zo zijn er sinds 1 januari 2008 27 teams de klok rond beschikbaar. Die medewerkers op het terrein, van de Directie Netwerk, vormen een efficiënte hulp bij het nemen van beslissingen in het seinhuis of bij Traffic Control.

Ook de "helpdesk" van de informaticadienst is vandaag al in de week, en binnenkort ook in het weekend, 24u/24 bereikbaar. Dankzij de "helpdesk" kan de EBP – seininrichting bovendien van op afstand getest worden. Defecten kunnen zo nog voor de eerste treinen rijden opgespoord worden, en dus sneller verholpen worden zonder gevolgen voor het treinverkeer. Bovendien kan de helpdesk de technici ter plaatse helpen om de juiste analyse te stellen of de vereiste procedures uitvoeren om die te herstellen.

Doodgewone "helden"

Infrabel lanceerde een interne communicatiecampagne rond het motto "nauwkeurigheid en motivatie, twee absolute vereisten om de stiptheid te verbeteren". Of het nu gaat om het regelen van het treinverkeer, de informatieverstrekking aan de reizigers, de betrouwbaarheid van de infrastructuur of de interventiesnelheid van de herstellingsploegen, iedere medewerker van de spoorinfrastructuurbeheerder heeft 24u op 24 een belangrijke rol te spelen, en Infrabel hecht er veel belang aan dat iedereen als één man achter dit motto staat.

BOVEN:
INTERNE CAMPAGNE VOOR
EEN BETERE STIPTHEID

**Ilse Gernaey**

Omroepster in het seinhuis van Brugge

“

In de lente van 2008 lanceerde Infrabel een grote, interne sensibiliseringscampagne rond de stiptheid, met als slagzin “Stiptheid vraagt geen superkrachten.” Ik was één van de modellen voor de affiches en de fotoshoot was echt een unieke ervaring. Daarnaast omvatte de campagne ook een wedstrijd met zes verschillende spelletjes over de treinwereld en het regelen van het treinverkeer. Het was de eerste keer in mijn loopbaan dat onze baas ons aanmoedigde om spelletjes te spelen op het werk! De aanpak van de campagne was erg origineel en vernieuwend van opzet!

En het feit dat we van dichtbij bij de ontwikkeling werden betrokken, motiveerde ons nog meer! Die actie onderstreept ook de mentaliteitsverandering die we de laatste jaren hebben meegemaakt. Iedereen is op zijn of haar niveau des te meer gemotiveerd om zichzelf te overtreffen om de stiptheid nog te verbeteren.”

Benoît Gilson
dienstchef Corporate & Public Affairs

Serge Dozin
dienstchef Information Management

Om de reizigers
duidelijke en
nauwkeurige informatie
over het treinverkeer
te kunnen geven,
lanceerde Infrabel een
wel heel daadkrachtig
actieplan. Het streefdoel,
ondersteund door de
diensten Information
Management en
Corporate & Public
Affairs: alle informatie
waarover Infrabel
beschikt in real time
aan de pendelaars
aanbieden.





“

Benoît Gilson // Ondanks onze aanhoudende inspanningen kan er altijd een ongeluk gebeuren. En wanneer dat gebeurt, is het heel belangrijk dat de klant over alle mogelijke informatie over de reële verkeerssituatie en de voorgestelde oplossingen beschikt. Daarom werken wij daar heel actief aan.

Serge Dozin // Onze projecten zijn in de eerste plaats op de verwachtingen van de klanten afgestemd: welke informatie wensen ze, op welk moment en in welke vorm? Op basis van opinieonderzoeken werken we een globale strategie uit om ze de informatie waarover wij beschikken te bezorgen, en dat via verschillende communicatiemiddelen.

Benoît Gilson // Een heel belangrijke stap was de lancering van de website Railtime.be eind januari. Op deze eenvoudige maar handige website bieden we de reizigers realtime-informatie over de vertragingen op het netwerk. Binnenkort zal het ook mogelijk zijn om op Railtime de oorzaak van de vertraging en alternatieve oplossingen terug te vinden. Kortom, transparantie en uitleg zijn hier de sleutelwoorden!

Serge Dozin // Momenteel gebruiken we het hulpmiddel dat we het snelst konden aanbieden. In de eerste helft van 2009 lanceren we verschillende nieuwe projecten, waaronder een mobiele versie van Railtime voor pda's en smartphones.

Benoît Gilson // Deze projecten zijn enkel mogelijk wanneer het hele bedrijf er zijn schouders onder zet. Ik zou daarom het belang van de inspanningen die werden geleverd in de seinhuizen en Traffic Control willen beklemtonen. Hier wordt echt alles op alles gezet om een zo vlot mogelijk verkeer te garanderen, maar ook om de klant optimaal te informeren.

Serge Dozin // De informatie komt niet uit de lucht vallen, maar wordt inderdaad gecreëerd op het terrein. Vandaar dat het van het grootste belang is dat iedereen hier zijn steentje toe bijdraagt en dat de samenwerking tussen alle spelers vlot verloopt. Ten slotte is het essentieel dat de verstrekte informatie ook nagezien wordt zodat onze klanten correcte en up to date informatie krijgen.

”





Wachten aanvaardbaar maken

WANNEER ER VERTRAGINGEN ZIJN, IS HET BELANGRIJK DAT DIE CORRECT AAN DE REIZIGERS WORDEN MEEGEDEELD, EN DAT ER ALTERNATIEVEN WORDEN VOORGESTELD. DE INFORMATIE AAN DE REIZIGERS IS EEN BELANGRIJK ACTIEPUNT WAARAAN INFRABEL IN 2008 HEEFT GEWERKT.

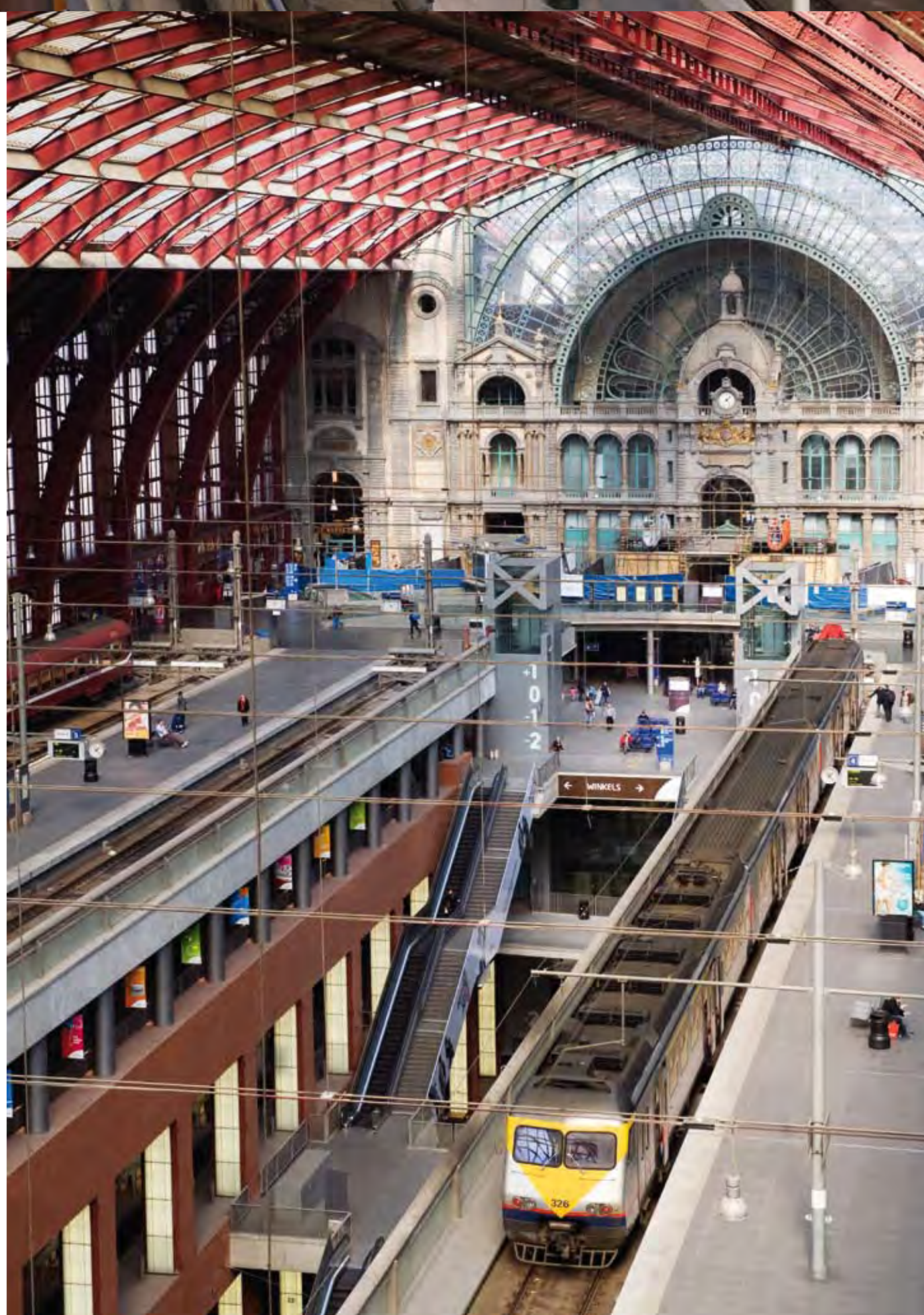
Omroeper, een aparte job

In tegenstelling tot wat veel mensen denken, zien de speakers de treinen het station niet binnenrijden. Ze gebruiken de schermen in het seinhuis om het treinverkeer te kunnen volgen. De nieuwe seinhuizen geven de “stem van Infrabel” dus de nodige instrumenten om te anticiperen op bepaalde veranderingen (spoorveranderingen, aangepaste dienstregelingen, ...) en dus om hun aankondigingen, en de informatieborden in de stations aan te passen aan de gewijzigde omstandigheden. Net als elke werknemer van de seinhuizen worden de speakers sinds 2008 gecoacht door een meer ervaren medewerker. In de meest onvoorziene omstandigheden kan elke speaker dus rekenen op het advies van een “doorwinterde” collega zodat hij op een adequate manier op iedere aanpassing kan anticiperen. Sinds januari 2009 worden er trouwens taallessen (wat zeggen?) en dictielessen (luid en duidelijk spreken) georganiseerd. Een duidelijk voorbeeld van de intentie van Infrabel om zijn medewerkers de nodige hulpmiddelen te bieden waarmee ze zich in hun functie kunnen ontplooiën, telkens met de klantentevredenheid in het achterhoofd.

Een goed werkende geluidsinstallatie

Ook in een lawaaierige omgeving (voorbijrijdende of afremmende treinen) moeten de aankondigingen toch goed versaanbaar blijven. Daarom stelt Infrabel alles in het werk om de kwaliteit van de geluidsinstallaties op de perrons te verbeteren, en laat het uitzoeken wat de ideale plaats voor de geluidsinstallaties is. In 2008 werd besloten de installaties volledig te moderniseren, en in 2009 zal hiervoor een Europese

aanbesteding worden uitgeschreven.
Realtime informatie over het netwerk
Een vertraging wordt makkelijker aanvaard wanneer men er zich op kan voorbereiden. Deze wetenschap indachtig, ontwikkelde Infrabel in 2008 de website www.railtime.be. Op basis van de programma's van de verkeersleiding geeft deze internet-toepassing in real time de toestand van het treinverkeer weer. Zo kunnen reizigers in enkele klikken opzoeken of “hun” trein op tijd is en of er op “hun” lijn vertragingen zijn. Railtime werd in januari 2009 online geplaatst, en sinds maart 2009 bestaat er een versie voor GSM en smartphones zodat de reizigers zich kunnen informeren op weg naar het station.









Luc Vansteenkiste
Directeur-Generaal Toegang tot het Net

“ Een belangrijke stap voor ons in 2008 was het verkrijgen van ons veiligheidsattest van de overheid dat bewijst dat onze organisatie beantwoordt aan de normen op het gebied van veiligheid en interoperabiliteit. Dit vormt een duidelijk bewijs van het kwaliteitsvolle werk van onze medewerkers, en biedt zowel onze klanten – de spoorwegoperatoren – als de klanten van onze klant NMBS – de reizigers – de bijkomende garantie dat Infrabel uitmunt in veiligheid. ”



Steeds meer klanten

IN 2005 WERD DE SPOORSECTOR IN BELGIË GELIBERALISEERD. SINDSDIEN HEBBEN NIEUWE GOEDERENOPERATOREN HUN INTREDE GEDAAN OP HET BELGISCHE SPOORWEGNET, GELEGEN IN HET HART VAN EUROPA. DANKZIJ ZIJN ONAFHANKELIJKE POSITIE KAN INFRABEL AAN ALLE OPERATOREN EEN GELIJKE BEHANDELING GARANDEREN.

03 De verwach- tingen van de klanten inlossen

Meerdere goederenoperatoren

Op dit moment hebben 8 spoorwegmaatschappijen de noodzakelijke toelatingen verkregen om op het Belgische spoorweganet te mogen rijden (spoorvergunning en veiligheidsat-test) en zijn ze dus (potentiële) klanten van Infrabel: NMBS (via haar afdeling B-Cargo), Crossrail Benelux, SNCF Fret, Rail4Chem Benelux, Transport AG, ERS Railways BV, CFL Cargo en ATCS (sinds 23 januari 2008). Vandaag rijden er 6 spooroperatoren daadwerkelijk op het net, tegen betaling van een gebruikersheffing voor ieder gebruikt rijpad. B-Cargo blijft weliswaar marktleider in België, maar meer en meer andere klanten vinden gaandeweg ook de weg naar het netwerk van Infrabel en breiden zo hun marktaandeel uit. In 2008 werden meer dan 400.000 rijpaden toegekend aan de verschillende goederenoperatoren.

Een kwaliteitsvolle dienstverlening in alle onafhankelijkheid

Infrabel garandeert dat iedere klant op een onafhankelijke en volledig gelijkwaardige manier behandeld wordt, waarbij kwalitatieve dienstverlening en de voortdurende verbetering van de diensten centraal staan. Dit wordt onder meer geïllustreerd door het feit dat Infrabel heeft met elk van deze klanten een SLA of Service Level Agreement afgesloten. Deze contracten bevatten duidelijke kwaliteitsverbintenissen, met name over stiptheid, en leggen ook duidelijke instrumenten vast om de tevredenheid te meten. De SLA zijn vooral bedoeld om iedere partij die betrokken is in het verloop van het treinverkeer te motiveren om haar prestaties te verbeteren zodat vertragingen altijd tot een

minimum beperkt kunnen blijven.
Veiligheid als rode draad

Dankzij de toepassing Saferail, die in 2007 werd ingevoerd, wordt ieder ongeval geregistreerd, ook de kleine dagelijkse gebeurtenissen. Op basis van dit overzicht kan Infrabel samen met de spooroperatoren de veiligheidsdoelstellingen vastleggen, die vervolgens worden gerangschikt in functie van de gevolgen. Deze veiligheidsdoelstellingen worden aangepast volgens de verantwoordelijkheid van iedere partij in de ongevallen. Bovendien krijgen de incidenten die een impact hebben op de stiptheid meer aandacht.



BOVEN EN ONDER:
MAIN HUB VAN ANTWERPEN,
DE GOEDEREN VERTREKKEN DAG EN NACHT
NAAR ALLE UITHOEKEN VAN DE WERELD





35



Ann Billiau

Dienstchef Klanten en Producten bij Toegang tot het Net.

“In de relaties met onze klanten laten we niets aan het toeval over. We werken met hen samen in een vertrouwensklimaat, leggen ons oor te luister bij de klanten en doen er alles aan om hun problemen op te lossen. Zo proberen we elk van onze klanten rijpaden te bezorgen die beantwoorden aan hun verwachtingen. Om daaraan te voldoen, moeten we voortdurend nadenken over een uitbreiding van de capaciteit. We bereiden ook de liberalisering voor van het internationale reizigersvervoer, door nu reeds de infrastructuur te ontwerpen die nodig zullen zijn om een kwalitatieve dienstverlening aan te bieden (brandstofstands...). Verder willen we onze contacten met de door het spoor bediende industrieën uitbreiden door hen ook als rechtstreekse klanten te behandelen. Zo zullen we hen nog beter van dienst kunnen zijn.

”

35





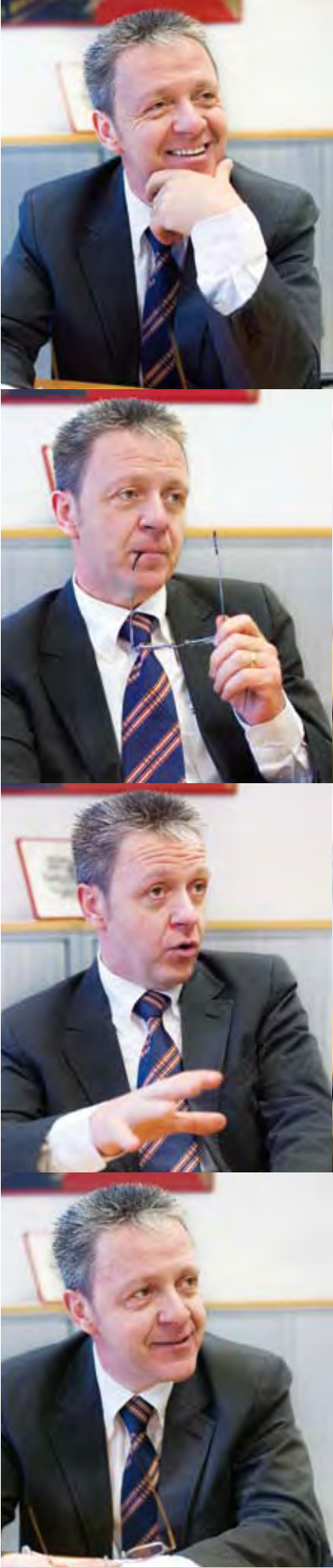
BOVEN EN ONDER:
LUIK,
HET SPOOR IN DIENST
VAN DE INDUSTRIEZONES

BOVEN EN ONDER:
LUIK,
HET SPOOR IN DIENST
VAN DE INDUSTRIEZONES

Alexandre Cools
Inspecteur van beweging in de GBI-N van Luik

Rudi Osseman
Adjunct-stationschef in de GBI-N van Luik

Op 12 december 2008 heeft Infrabel de laatste geëlektrificeerde schakel van de lijn 24 tussen Montzen en de Duitse grens ingewijd. Voor deze werken hebben Alexandre Cools, inspecteur van beweging in de GBI-N van Luik, en Rudolf Osseman, adjunct-stationschef in dezelfde GBI-N, de contacten beheerd tussen Infrabel en zijn Duitse evenknie, DB-Netz.





“

Alexandre Cools // In september 2007 zijn, na enkele jaren voorbereiding, de elektrificatiewerken begonnen aan het laatste baanvak van 8 km tussen Montzen en de Duitse grens. Edmond François en Dominique Sluse van de Directie Infrastructuur hebben in dit dossier de technische aspecten beheerd en de werven gecoördineerd. Wij zijn vooral opgetreden als verbindingspersoon met onze Duitse collega's.

Rudi Osseman // Van bij het begin hebben we alle stuurgroepvergaderingen bijgewoond, zelfs in Duitsland. Soms hebben we dan dienst gedaan als tolk tussen onze Duitse collega's en de Infrabel-medewerkers. Verder hebben we samen met de medewerkers van DB-Netz de richtlijnen voor de collega's van Netwerk in de seinhuizen voorbereid. Samen hebben we zo de exploitatierichtlijnen tijdens de werken en de procedures voor de seinhuizen in Namen, Montzen of in Duitsland opgesteld.

Alexandre Cools // Gedurende de werken heeft DB-Netz de twee sporen in de Botzelaertunnel enkele weekends buiten werking gesteld. De treinen werden toen omgeleid via Welkenraedt naar Aachen HBF. Samen met onze Duitse collega's hebben wij deze omleiding helpen coördineren.

Rudi Osseman // De samenwerking met onze Duitse collega's was heel vruchtbaar en verrijkend. Aangezien we allemaal aan hetzelfde project samenwerkten, deed iedereen zijn best om een oplossing te vinden voor alle technische en organisatorische problemen.

Alexandre Cools // Dankzij deze geslaagde samenwerking, heeft Infrabel de elektrificatie van een strategische schakel in het Belgische spoorwegnet kunnen realiseren. Montzen vormt inderdaad het grootste grenspunt van België met meer dan honderd voorbijrijdende treinen per dag in beide richtingen. De volledige elektrificatie van L24 heeft niets dan voordelen! Zo is er geen locomotiefwissel – van diesel naar elektrisch – meer nodig, wat een tijdswinst oplevert van meer dan een uur!

Rudi Osseman // Bovendien kan de commerciële snelheid dankzij het gebruik van elektrische locomotieven opgedreven worden en kunnen er zwaardere treinen getrokken worden, wat de capaciteit en de aantrekkingskracht van deze as van en naar Duitsland ten goede komt!

”







BOVEN EN ONDER:
BRUSSEL-NOORD,
DE START VAN EEN NIEUWE MOBILITEIT
VOOR DE HOOFDSTAD VAN EUROPA

Vandaag de toekomst bepalen

HET TREINVERKEER MOET IN REAL TIME BEHEERD WORDEN, MAAR BIJ DE ONTWIKKELING VAN DE INFRASTRUCTUUR MOET ER OOK NAAR DE TOEKOMST GEKEKEN WORDEN. DE MEESTE PROJECTEN LOPEN INDERDAAD OVER VERSCHILLENDE JAREN, VAN HET ONTWERP TOT DE BOUWWERKEN, VAN HET VERKRIJGEN VAN DE BOUWVERGUNNING TOT DE INGEBRUIKNAME.

Nadenken over de mobiliteit van morgen

Infrabel moet inspelen op de behoeften van morgen en concrete antwoorden uitwerken. De toekomstgerichte houding van de infrastructuurbeheerder botst wel op twee soorten problemen. Enerzijds zijn er de administratieve procedures (het verkrijgen van de noodzakelijke vergunningen kan veel tijd in beslag nemen). Anderzijds is er de economische problematiek, want er moeten snel aanzienlijke financiële middelen vrijgemaakt worden.

Uitbreiding van de Noord-Zuidverbinding

In 2008 werd het debat op gang gebracht over de verza- diging van de Brusselse Noord-Zuidverbinding. Een uitbrei- ding van de infrastructuur is onontbeerlijk, vooral omdat In- frabel een grote groei in het reizigersvervoer verwacht. Op dit moment lopen de studies nog en wordt er gezocht naar de beste oplossingen om deze uitdaging aan te gaan.

Sterke goederenassen

De Corridor C is een belangrijke goederenvervoersas tus- sen de haven van Antwerpen en Basel enerzijds en Lyon anderzijds. De as biedt een oplossing om de verwachte groei van het goederenvervoer vanuit de haven van Antwer- pen op te vangen (+ 60 % tegen 2020). In België worden er 510 km spoorlijnen uitgerust met ETCS om dit project tot een goed einde te brengen.

Infrabel werkt ook aan de heropening van de IJzeren Rijn, de spoorverbinding tussen Antwerpen en Duitsland via Nederland. Aangezien de goederentreinen via deze as tus- sen Antwerpen en Duitsland zwaardere vrachten kunnen vervoeren dan op de lijn Antwerpen-Montzen, is de IJzeren Rijn volledig complementair aan de Montzenas. In 2008

heeft Infrabel actief meegewerkt aan het opstellen van het

eindverslag van de commissie van onafhankelijke experts uit België en Nederland.

De volledige elektrificatie van de as Antwerpen-Montzen in december 2008 heeft gezorgd voor een eenvoudiger ex- ploitatie en een aanzienlijke tijdswinst voor de operatoren, aangezien het niet langer nodig is om te wisselen van lo- comotief.

Een HST voor het vrachtvervoer

De toekomst van het goederenvervoer ligt misschien in vracht-hogesnelheidslijnen. De vzw Carex ijvert ervoor om de voornaamste West-Europese luchthavens via speciaal uitgeruste hogesnelheidstreinen te verbinden met Liège Airport. Op basis van een eerder beperkte investering (9 miljoen €), kan Infrabel zijn infrastructuur aanpassen aan dit intermodale en milieuvriendelijke project.

Uiteraard is het ondenkbaar een infrastructuur te bouwen die niet gebruikt zou worden: de logica is hier dus anders en het is nu wachten op een goederenoperator of een investeerder die bereid is om het nodige rollend materieel te kopen alvorens de infrastructuur aan te passen.

BOVEN EN ONDER:
BRUSSEL-NOORD,
DE START VAN EEN NIEUWE MOBILITEIT
VOOR DE HOOFDSTAD VAN EUROPA



De reizigers warm maken voor het spoor

ER WAAIT EEN NIEUWE WIND DOOR DE SPOORSECTOR. IEDER JAAR TELT HET SPOOR MEER REIZIGERS. INFRABEL WIL DE UITDAGING AANGAAN OM NOG MEER MENSEN TE OVERTUIGEN OM VAKER DE TREIN TE NEMEN, EN OM NOG MEER OP HUN BEHOEFTE IN TE SPELEN.

Een stervormig gewestelijk expresnet rond Brussel
Het aanbod voor de pendelaars zal nog uitgebreid worden, met extra aandacht voor de aantrekkingskracht van Brussel (meer dan de helft van de dagelijkse treinreizigers komt in Brussel werken) dankzij de ontwikkeling van het GEN-project (Gewestelijk ExpresNet).
Op het vlak van infrastructuur worden er drie lijnen op 4 sporen gebracht: Brussel-Ottignies, Brussel-Nijvel en Brussel-Denderleeuw, naast de reeds bestaande lijnen Brussel-Halle en Brussel-Leuven.
De bouwkundige werken zijn al begonnen, in samenwerking met onze dochteronderneming TUC RAIL: uitbreiding van de spoorwegbedding, bouw of modernisering van kunstwerken, ... In 2008 werd er meer bepaald hard doorgewerkt aan het op 4 sporen brengen in Ottignies, Hoeilaart, Nijvel, Eigenbrakel en Waterloo.
In juni 2008 werden bovendien de graafwerken aangevat voor de tunnel ten oosten van Brussel, tussen Schuman en Josafat. De planning voor de bouwkundige werken loopt tot in 2012. Nadien zullen de sporen en bovenleidingen geplaatst worden. De indienstneming van het GEN is voorzien tegen 2016.

Moderne en toegankelijke stopplaatsen
Infrabel werkt ook aan de vernieuwing van de 337 stopplaatsen op het netwerk, die voor iedereen toegankelijk moeten zijn, ook voor minder mobiele personen.
Zo zal Infrabel de perrons via oprijhellingen en liften gemakkelijker toegankelijk maken, en ook de veiligheid verhogen door het aanbrengen van waarschuwingstegels die de perronranden tastbaar aanduiden.
Daarnaast zal ieder perron uitgerust worden met schuil-

huisjes die over de volledige lengte worden verspreid - zo dat de reizigers makkelijker kunnen op- en afstappen. Ieder perron is bovendien op een veilige manier toegankelijk via de daartoe aangelegde voorzieningen (gang onder de sporen ...), opdat niemand nog de sporen zelf zou oversteken. Dit laatste is namelijk verboden en levensgevaarlijk. Bij de herinrichting van de stopplaatsen gaat er ook aandacht naar de intermodaliteit met de andere duurzame vervoersmiddelen, door het bouwen van busstations, fietsenstallingen, enz.

Overal in het land opstappen
De mensen warm maken voor het spoor, dat betekent ook dat iedereen, om het even waar, gemakkelijk een station of stopplaats moet kunnen bereiken! In Hergenrath, in het hartje van het Duitstalig gewest, werd zo op 18 april 2008 een nieuwe stopplaats geopend op de lijn 37.
Grenswerkers en studenten kunnen hier nu mooi gebruik van maken. In Beervelde, tussen Gent en Antwerpen, werd de stopplaats in december 2008 na moderniseringswerken heropend.
De perrons werden verhoogd, uitgerust met schuilhuisjes en toegankelijker gemaakt voor personen met beperkte mobiliteit. Hiermee toont Infrabel zijn bereidheid om, in samenwerking met de spooroperator, de infrastructuur voortdurend aan te passen aan de noden van de reizigers.

BOVEN:
GEN-WERF TE OTTIGNIES,
VANDAAG BOUWEN AAN
DE MOBILITEIT VAN MORGEN



Dirck Demunck
Gedelegeerd bestuurder TUC RAIL

“2008 was voor TUC RAIL op alle vlakken een heel dynamisch jaar, met enkele belangrijke hoogtepunten zoals het verkrijgen van verschillende bouwvergunningen voor de GEN-werken en het uitvoeren van capaciteitsstudies voor de Noord-Zuidverbinding. Deze voorbereidende stappen op de eigenlijke werken zijn essentieel maar worden vaak miskend. Onze onderneming heeft ook een nieuwe huisstijl ontwikkeld om zich nog beter te profileren op de arbeidsmarkt. De rekrutering van nieuwe, gemotiveerde medewerkers vormt immers een belangrijke uitdaging voor de komende jaren!

”



3 513

KM SPOORLIJNEN WAARVAN 2905 KM GEËLEKTRIFICEERD

3 450

REIZIGERSRIJPADEN PER WEEKDAG

2 028

REIZIGERSRIJPADEN PER WEEKENDDAG

7 367

GOEDERENRIJPADEN PER WEEK

90,2 %

VAN DE TREINEN RIJDT OP TIJD OF MET MINDER
DAN 5 MINUTEN VERTRAGING

336

STOPPLAATSEN

2 dochteronder- nemingen

INFRABEL HEEFT TWEE RECHTSTREEKSE DOCHTERONDERNEMINGEN, DE NV TUC RAIL EN DE NV CREOSOTEER CENTRUM BRUSSEL (CCB). INFRABEL HEEFT BOVENDIEN ONRECHTSTREEKSE PARTICIPATIES IN DE NV WOODPROTECT BELGIUM, EN IN HET EESV IV-INFRA/TUC. IN AL DEZE MAATSCHAPPIJEN WORDEN DE MANDATEN UITGEOEFEND DOOR LEDEN VAN DE BEHEERSORGANEN VAN INFRABEL, OF DOOR MEDEWERKERS VAN HET BEDRIJF. DE MANDATEN ZIJN ONBEZOLDIGD, MET UITZONDERING VAN HET MANDAAT VAN GEDELEGEERD BESTUURDER VAN TUC RAIL.







BOVEN EN ONDER:
HET VIADUCT VAN ARBRE.
INFRABEL IS DE EERSTE BEHEERDER
MET EEN VOLLEDIG AFGEWERKT HST-NETWERK

Met de trein gaat er een wereld voor je open

HET BELGISCH SPOORWEGNET LIGT IN HET HART VAN EUROPA. VANUIT DEZE CENTRALE POSITIE WIL INFRABEL DAN OOK HET INTERNATIONALE TREINVERKEER STIMULEREN DOOR HET HOGESNELHEIDSNET TE ONTWIKKELEN, DE BESTAANDE ASSEN TE MODERNISEREN OF DE LUCHTHAVENS BETER TE ONTSLUITEN.

Het eerste voltooide hogesnelheidsnetwerk van Europa
Infrabel was de eerste infrastructuurbeheerder van Europa om met een investering van meer dan 5 miljard euro zijn hogesnelheidsnetwerk van grens tot grens te voltooien. Met lijn 1 naar Parijs en Londen, lijnen 2 en 3 naar Duitsland en lijn 4 naar Nederland, wordt Brussel pas écht het hart van Europa.

In 2008 werden de lijnen 3 en 4 uitgerust met de laatste installaties voor de seininrichting, zodat de operators hun rollend materieel konden uittesten met het oog op de commerciële uitbating van deze lijnen in de loop van 2009.

Volledige modernisering van de as Brussel-Luxemburg
Dankzij de volledige modernisering van de as Brussel-Luxemburg zal er een snelle en rechtstreekse spoorverbinding tot in Straatsburg gerealiseerd worden. Zo zal deze spoorlijn een rechtstreekse concurrent vormen van de hogesnelheidslijn die Frankrijk wil ontwikkelen. Naast de GEN-werken tussen Brussel en Ottignies, worden hier vooral werken uitgevoerd om de snelheid te kunnen opdrijven tot 160 km/u, dankzij een volledig nieuw tracé en vernieuwde infrastructures, vooral bij de in- en uitritten van de stations.
Tegen 2014 zal dit voor de reizigers een tijdswinst opleveren van 20 minuten. In 2008 werd er ook verdergewerkt aan de modernisering van de stations van Gembloux en Jemelle. Tenslotte werden ook de sporen en de dwarsliggers vernieuwd.
In Sterpenich werd de spoorbedding vernieuwd, en werd het startschot gegeven voor de herelektrificatie van het spoorgedeelte tussen Aarlen en de grens. Verder werden zeven kunstwerken gemoderniseerd of onderhouden en

twee overwegen afgeschaft.
Diabolo: spoorontsluiting van Brussels Airport
Luchthavens vlot bereikbaar maken via het spoor is een belangrijke prioriteit voor Infrabel. Dankzij het Diabolo-project, opgestart in 2007 op basis van een Publiek-Private Samenwerking (PPS), komt er zo een rechtstreekse verbinding tussen Brussels Airport en het centrum van de Europese hoofdstad. Een nieuwe spoorlijn verzekert de noordelijke ontsluiting van de luchthaven richting Mechelen en Antwerpen en verder naar Nederland. De voorbereidende werken begonnen in 2007 en in 2009 gingen de graafwerken van start voor de tunnels onder de luchthaven die nodig zijn voor dit project.

Morgen Brussels South?
Daarnaast heeft Infrabel in 2008 de mogelijkheden onderzocht om een spoorverbinding aan te leggen tussen het bestaande spoorweginet en de luchthaven Brussels South Charleroi in Gosselies. Hiervoor werden de nodige specifieke technische studies opgestart van zodra de gewestelijke overheden de knoop hebben doorgemaakt over de vraag waar het nieuwe station moest komen (onder de grond).

BOVEN EN ONDER:
HET VIADUCT VAN ARBRE.
INFRABEL IS DE EERSTE BEHEERDER
MET EEN VOLLEDIG AFGEWERKT HST-NETWERK



Marc Smeets
General Manager Financiën & Administratie

“ Het afsluiten van een Publiek-Private Samenwerking voor de realisatie van de Liefkenshoekspoorverbinding in de Antwerpse haven is één van onze grootste successen uit 2008. Onze efficiënte en uiterst professionele aanpak en onze alerte reactie op de evolutie van de markten heeft het mogelijk gemaakt om in tijden van financiële crisis en kredietschaarste toch deze PPS af te sluiten. Eerder hadden we al een dergelijk akkoord afgesloten voor het Diabolo-project. Dat heeft ons nu enorm geholpen omdat we ons als een betrouwbare partner hebben geprofileerd. Intern doet het project Mind³ een nieuwe wind waaien door onze werkmethoden. In 2008 werden de eindgebruikers nauwer en nauwer betrokken bij het aanmaken van dit nieuwe instrument, om zo de « go live » van begin 2010 voor te bereiden. ”



Een nog groener spoor!

HET SPOOR HEEFT EEN KLEINE ECOLOGISCHE VOETAFDRIJF, MET EEN LAAG ENERGIEVERBRUIK EN EEN ZWAKKE CO² UITSTOOT. BOVENDIEN NEEMT HET SPOOR HEEL WEINIG RUIMTE IN. DANKZIJ DE INVESTERINGEN IN DE INFRASTRUCTUUR OM HET SPOOR AAN TE PASSEN AAN DE BEHOEFTE VAN VANDAAG EN MORGEN, ZORGT INFRABEL ERVOOR DAT HET SPOOR EEN ‘GROENE’ EN DUURZAME ROL KAN BLIJVEN SPELEN. EN REIKT HET METEEN EEN MILIEUVRIENDELIJKE OPLOSSING AAN VOOR HET FILEPROBLEEM!

04 Op het goede spoor naar duurzame mobiliteit

De vaste wil om te verbeteren

In zijn beheerscontract heeft Infrabel de nadruk gelegd op verschillende belangrijke milieupunten, zoals het beperken van de geluidshinder van voorbijrijdende treinen, het gebruik en de productie van hernieuwbare energie, daling van het niet-tractiegebonden energieverbruik, de aanleg van faunavriendelijke installaties (ecobruggen). De verankering van deze aandachtspunten in ons beheerscontract vormt een belangrijke stimulans om dag na dag de milieuzorg ook echt waar te maken.

Integratie van de infrastructuur

Het hogesnelheidsnetwerk naar Parijs, Londen, Amsterdam en Keulen is harmonieus geïntegreerd in het landschap. Zo slaan de nieuwe infrastructures in diverse streken geen open wonden in het landschap, maar zijn het echte technologische hoogstandjes die zo goed mogelijk ingebed zijn in de omgeving.

Voorop de as naar Duitsland is de integratie in het landschap het meest verregaand. In samenwerking met de dochteronderneming TUC RAIL heeft Infrabel handig gebruik gemaakt van het heuvellandschap, en heel wat bijzondere kunstwerken gebouwd. De tunnel van Soumagne, de langste spoortunnel van België (6,53 km) is daar een mooi voorbeeld van.

Bij het bouwen van het hogesnelheidsnet werden ook de oplossingen om de geluidshinder te verminderen niet vergeten. De vele geluidswanden bieden de omwonenden van de spoorlijn zo meer comfort, zeker in vergelijking met het wegverkeer. Bovendien is er veel aandacht uitgegaan naar de aanleg van de onmiddellijke omgeving van de sporen. Zo heeft Infrabel groene zones kunnen (her)aanleggen, en

beplanten met plaatselijke planten en fruitsoorten.

Treinen laten rijden op windenergie

Dankzij het gebruik van elektrische energie is de trein één van de minst vervuulende vervoersmiddelen. Op dit moment telt het netwerk 2955 km geëlektrificeerde spoorlijnen, op een totaal van 3513 km. Infrabel voert trouwens ieder jaar nieuwe elektrificatieprojecten uit (zoals de as Antwerpen-Montzen). Maar Infrabel wil nog verder gaan en ook groene energie gebruiken. Daarom werkt Infrabel mee aan het project "De Zeiltrein", waarbij maximum 29 windmolens gebouwd zullen worden langs de hogesnelheidslijn tussen Leuven en Ans. De hiermee opgewekte energie zal de voorbijrijdende treinen op deze lijn gedeeltelijk van stroom voorzien.

Dwarsbalken worden pellets

Verder heeft Infrabel in 2009 een project gelanceerd voor het recyclen van houten dwarsliggers in pellets, of samengeperst brandhout. De energie die voortkomt uit warmtekoppeling (elektriciteit en waterdamp) zal doorverkocht worden aan een bloemfabrikant. Begin 2009 heeft de houtbeschermingswerkplaats in Wondelgem, waar de dwarsbalken behandeld worden tegen verrotting, het ISO 14001 – certificaat (milieu-certificatie) behaald.

BOVEN EN ONDER:
IN DE OMGEVING VAN BRUGGE,
MORGEN RIJDEN TREINEN OP
WINDENERGIE

BOVEN EN ONDER:
IN DE OMGEVING VAN BRUGGE,
MORGEN RIJDEN TREINEN OP
WINDENERGIE





Eric Baudoux
Industrieel ingenieur in de werkplaats

Carmelo Di Dio
Technicus mechanicus

Sinds 2006 heeft de werkplaats van Bascoup de ISO 14001 certificatie verkregen, een mooie bekroning van haar inspanningen ten voordele van het milieu. Eric Baudoux, industrieel ingenieur in de werkplaats, en Carmelo Di Dio, technicus mechanicus, stellen deze certificatie en de inspanningen van iedereen aan ons voor.





“

Eric Baudoux // Bij deze certificatie staat er heel wat op het spel: grondvervuilingen voorkomen en beperken, samen met luchtvervuiling en waterverontreiniging, zoeken naar de meest rationele vorm van energie- en grondstofgebruik.

Carmelo Di Dio // Als onderhoudstechnicus voeren we overal in de werkplaats herstellingen uit. We krijgen dan ook heel wat afval te verwerken en we proberen veel meer dan vroeger aandacht te hebben voor een goede afvalsortering.

Eric Baudoux // Ieder personeelslid van de werkplaats heeft een handig zakboekje gekregen met de basisregels van een goede milieuzorg, zoals afvalsortering; maar ook nuttige contacten, signalica van de producten en regels voor het opslaan van ontvlambare of gevaarlijke producten zijn ook in het boekje opgenomen.

Carmelo Di Dio // Erg handig! We organiseren ook «veiligheidsconferenties» waar we sommige milieuonderwerpen bespreken, zodat de boodschap er goed ingeprent wordt.

Eric Baudoux // Voor onze werkplaats is deze certificatie echt het bewijs van onze open blik op de wereld en ons engagement naar de ganse maatschappij.

Carmelo Di Dio // Globaal genomen moet iedereen nu in zijn beroepsactiviteiten de nodige inspanningen leveren om afval te sorteren en zich aanpassen om milieuvriendelijker te handelen.

Eric Baudoux // Er werden energieaudits uitgevoerd en energiemaatregelen genomen. Op basis van deze resultaten overwegen we nu om twee gebouwen om te bouwen tot industriële passiefgebouwen met een laag energieverbruik. Dit alles zal bijdragen tot een milieuvriendelijkere industriële activiteit...

”







BOVEN EN ONDER:
WERKPLAATS BASCOUP
HET SPOOR ACHTER DE SCHERMEN



Louis Scaillet
Juridisch raadgever

“Wanneer we nieuwe infrastructuren ontwikkelen, gaat onze rol voortaan verder dan het spooraspect: we willen de bestaande leefomgeving zoveel mogelijk behouden of die zelfs verbeteren. Zo heeft Infrabel bijvoorbeeld een samenwerking afgesloten met de vereniging “Les Amis de la Terre” om een boomgaard te planten op een terrein in Soumagne dat bij de HST-werken verworven werd. Beide partijen doen hier hun voordeel mee: Infrabel hoeft niet meer in te staan voor het onderhoud van deze zone, en de vereniging beschikt zo zonder hoge kosten over een terrein om hun project te realiseren. Het is mijn taak om de realisatie van dergelijke initiatieven op juridisch vlak vlot te laten verlopen. De contracten moeten dus zowel soepel zijn, zodat de verenigingen en gemeenten de projecten die hen nauw aan het hart liggen kunnen realiseren, én ook goed onderbouwd, zodat iedere partij zich ook goed bewust is van haar verantwoordelijkheden.

”





MET ÉÉN « KILO EQUIVALENT OLIE »
(EENHEID VAN DE ENERGIEHOEVEELHEID)/

172

KILOMETER HST

39

KILOMETER MET DE AUTO

18

KILOMETER MET HET VLIETUIG

ENERGIEPRESTATIES VAN EEN REIZIGERSTREIN...

10 x

LAGER ENERGIEVERBRUIK DAN EEN AUTO (IN HET SPITSUUR)

3 x

MINDER CO² UITSTOOT DAN EEN AUTO

3 x

MINDER GEBRUIKTE RUIMTE DAN HET AUTOVERKEER

ENERGIEPRESTATIES VAN EEN GOEDERENTREIN...

3 x

MINDER ENERGIEVERBRUIK DAN HET WEGVERVOER
(PER VERVOERD TON)

10 x

MINDER GEBRUIKTE RUIMTE DAN HET WEGVERVOER

5 x

MINDER CO² UITSTOOT DAN ZWARE VRACHTWAGENS

IN BELGIË IS DE TRANSPORTSECTOR VERANTWOORDE-
LIJK VOOR 19 % VAN DE CO²-UITSTOOT. DAARVAN WORDT
SLECHTS 2 % VEROORZAAKT DOOR HET TREINVERKEER

Water en spoor: bondgenoten met een wissel op de toekomst

STAAL, BANANEN,.... TALLOZE GOEDEREN WORDEN VERVOERD PER SCHIP. HET MARITIEM TRANSPORT ZIT IN DE LIFT EN INFRABEL STAAT PARAAT OM DE CONTAINERS VANOP DE KADE VERDER TE VERVOEREN OVER LAND! VOOR INFRABEL IS DE INTERMODALITEIT “WATER–SPOOR” DÉ OPLOSSING VOOR DE MOBILITEIT VAN MORGEN. DAAROM WORDT ER FLINK GE-ÏNVESTEERD IN DE BELGISCHE HAVENS.

Betere spoorbediening voor haven van Antwerpen

Na werken die twee jaar in beslag genomen hebben, zorgt de Gentboog in de haven van Antwerpen sinds april 2008 voor een snellere en vlottere verbinding tussen Antwerpen-Linkeroever en Gent, Zeebrugge en het Noorden van Frankrijk. Bovendien levert dit een mooie tijdswinst op voor de klanten van Infrabel die de Linkeroever van de haven aandoen. Kortom een verbetering van de dienstverlening! Een ander grootschalig project in de haven, de Liefkenshoekspoorverbinding, wordt gefinancierd door middel van een Publiek-Private Samenwerking die in november 2008 werd afgesloten. Dankzij dit project zullen de treinen vanaf 2014 vanop Antwerpen-Rechteroever rechtstreeks naar Gent en Zeebrugge kunnen sporen, zonder de omleiding via de Antwerpse “spoorring” en de oververzadigde Kennedytunnel. Ook hier komt er dus een snellere en efficiëntere treindienst om onze klanten nog beter te bedienen!

Zeebrugge en Oostende breiden uit

In Zeebrugge wordt er verder werk gemaakt van de Bocht Ter Doest die tegen 2011 de oostelijke en westelijke achterhaven met elkaar zal verbinden en zo opstoppen zal vermijden op de lijn Brugge-Zeebrugge. In 2008 werden hiervoor de milieuvergunningen afgeleverd, wat een cruciale stap vormt in de realisatie van het project. Verder wordt er ook een 3e spoor aangelegd tussen Brugge en Zeebrugge, om zo de verwachte groei van het goederenvervoer op te vangen. In april 2008 werd in Oostende een nieuwe lijn in gebruik genomen tussen Oostende-Vorming en de bundel Plassendale, wat zorgt voor een betere spoorverbinding met die

industriezone.

De haven van Brussel blijft niet achter

Brussel, de hoofdstad van Europa, telt ook een haven die een belangrijke rol speelt in de economie. Daar heeft Infrabel eerst en vooral 900 meter spoor gemoderniseerd. Ook de loskaden werden hierbij vernieuwd. In de lente van 2008 is Infrabel bovendien begonnen met het bouwen van de nieuwe spoorterminal. De nieuwe installaties zullen onder meer uitgerust zijn om containers te kunnen behandelen.



Franky Verbruggen
General Manager Logistiek, werkplaats & zones

“Veiligheid op het werk blijft onze eerste prioriteit! Dagelijkse interventies op de sporen zijn een absolute must om de kwaliteit van ons spoorwegnet te verzekeren. We hebben diverse beveiligings- en aankondigingssystemen op punt gesteld om zo de veiligheid van ons personeel te garanderen. In de risicozones zullen deze systemen gekoppeld worden aan de nieuwe EBP-PLP seininrichting, zodat treinen automatisch aangekondigd worden met licht- en geluidssignalen. In het kader van het strategisch plan BRIO bestuderen we ook verschillende systemen voor kleine en grote werven, zoals de ATW-seinen.

”



Beter werken in een aangener kader

OM DE WERKOMSTANDIGHEDEN VAN ONZE MEDEWERKERS NOG TE VERBETEREN, WORDEN ER OP DIT MOMENT VEEL SITES GEMODERNISEERD, UITGERUST MET NIEUWE TECHNOLOGIEËN EN INGERICHT MET VEEL OOG VOOR ERGONOMIE. INFRABEL MAAKT BOVENDIEN VAN DEZE GELEGENHEID GEBRUIK OM DE WERKORGANISATIE OVER HET HELE LAND TE HERBEKIJKEN.

05 Het productie- apparaat moderniseren

Nieuwe werkcentra

Om de meer dan 250 werkzetels te vervangen, zullen er overall in het land 22 Logistieke Centra Infrastructuur (LCI) en 47 antennes gebouwd worden. Naast een verbetering van het werkomgeving, zal het in deze nieuwe organisatie mogelijk zijn om verschillende diensten op één plek bij elkaar te brengen, zodat de verschillende “beroepen” op het terrein beter met elkaar kunnen samenwerken. Het onderhoud van en toezicht over de sporen, de seininrichting, de verlichtings- en verwarmingsinstallatie en de drijfkracht behoren tot de bevoegdheden van elk LCI. Bovendien zal ieder LCI ook uitgerust zijn met volledig geïnformatiseerde magazijnen. Dit alles zal de planning van de dagelijkse activiteiten heel wat gemakkelijker maken.

Reorganisatie van het werk

Op 1 januari 2008 werden de 19 vroegere regio's van de directie Netwerk vervangen door 13 GBI-N (Gewestelijke Beheren Infrabel – Netwerk). Dankzij deze fusie konden de taken en verantwoordelijkheden beter verdeeld worden tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming (NMBS). De GBI-N is onder meer verantwoordelijk voor de optimale uitrusting van de stopplaatsen. Hiervoor kan het rekenen op de medewerking van de NIT-ploegen (Network Intervention Team), die belast zijn met het herstellen van omheiningen, perrons, schuilhuisjes, en met het netjes houden en het onderhoud van de plantsoenen in de stopplaatsen.

Vernieuwde werkplaatsen

Tenslotte beschikt Infrabel over vijf werkplaatsen: in Bas-

coup worden wissels geproduceerd, terwijl in Schaarbeek

gezorgd wordt voor de productie van langgelaste spoorstaven. De werkplaats van Etterbeek staat in voor het elektrisch materiaal, in Wondelgem worden houten dwarsliggers gemaakt en in Roeselare worden de betonelementen geproduceerd. De fusie van de werkplaatsen Schaarbeek en Etterbeek is voorzien voor oktober 2009. In deze gloednieuwe werkomgeving zullen de synergieën tussen beide ploegen volledig tot hun recht komen.

Ivan Thielemans
Dienstchef 'Sturing van de investeringsprojecten'

Kurt Scherpereel
Ingenieur bij TUC RAIL

Een van de sleutelementen voor de optimale uitvoering van grote projecten is de nieuwe 'project management'-structuur.

Ivan Thielemans, dienstleider van "Sturing van de investeringsprojecten" bij de directie Toegang tot het Net, en Kurt Scherpereel, ingenieur bij TUC RAIL, werken dagelijks in deze structuur aan het Diabolo-project.





“

Ivan Thielemans // Bij het Diabolo-project bijvoorbeeld komen veel aspecten kijken zoals sporen, bepaling van het tracé, burgerlijke bouwkunde.... met specialiteiten die overal in de onderneming verspreid zitten. Via project management kunnen we die specialiteiten nauw laten samenwerken in een horizontale structuur.

Kurt Scherpereel // Het is een structuur met twee belangrijke rollen: die van bouwheer en die van programmanager. In het Diabolo-project ben ik programmanager of projectleider voor de uitvoering van de werken. De programmanager begeleidt de realisatie van het hele project, van de studies tot de ingebruikname van de lijn. In feite leveren wij “sleutel-op-de-deur” spoorinfrastructuur aan Infrabel.

Ivan Thielemans // De bouwheer geeft de opdracht voor het bouwen van die infrastructuur. Hij bepaalt eerst de noden van Infrabel en de behoeften op vlak van capaciteit. Daarnaast neemt de bouwheer de sturing van het project op zich. Hij begeleidt de programmanager voor de uitvoering, de planning, de financiële kosten... Deze rol is dus weggelegd voor mijn dienst, “Sturing van de investeringsprojecten”.

Kurt Scherpereel // Deze horizontale structuur biedt talloze voordelen, en schept meer duidelijkheid in het projectbeheer. Iedere betrokkene weet precies wat er van hem of haar verwacht wordt, de programmanager heeft een globaal beeld van de werken en kan die dus beter opvolgen. Bij de Diabolo kunnen we zo de uitvoering van alle technieken, zoals burgerlijke bouwkunde, spoorwerken... beter op elkaar afstemmen.

Ivan Thielemans // Dankzij project management kunnen we de doelstellingen duidelijker aflijnen, de planning beter respecteren, en eventuele problemen beter opmerken en bijsturen. Bovendien merken we dat de reële kostprijs ook veel dichter aanleunt bij de geraamde kosten. Kortom, een betere controle op alle vlakken!

Kurt Scherpereel // Dit alles getuigt bovendien van een steeds verdere professionalisering binnen TUC RAIL en Infrabel. We bundelen alle expertise en knowhow in een duidelijke en transparante structuur!

”









Etienne De Ganck
Adjunct-Directeur beheer spoorwegverkeer

“We blijven voortdurend inspanningen leveren om de stiptheid – de 2^e prioriteit van Infrabel na de veiligheid – te verbeteren. Daarom hebben we het project “Traffic Management” gelanceerd. Hiermee willen we Artemis, de informaticatoepassingen voor de opvolging van het treinverkeer in real time, aanpassen aan de noden van de 21^e eeuw. Vandaag staan we immers voor de uitdaging om, temidden van alle werven die op ons netwerk aan de gang zijn, het treinverkeer toch zo vlot mogelijk te doen blijven verlopen. We doen er alles aan om de treindienst aan te passen door de reizigers interessante alternatieven aan te bieden.”



Brio: ten voordele van een open management!

INFRABEL HEEFT VAN BIJ ZIJN OPRICHTING IN 2005 EEN STRATEGISCH PLAN AANGENOMEN, BRIO GENAAMD (BELGIAN RAILWAY INFRASTRUCTURE OBJECTIVES). IN 2008 WERD ER EEN NIEUWE VERSIE OPGESTELD. DANKZIJ DE MOTIVATIE VAN ONZE MEDEWERKERS WERDEN ER AL TALRIJKE PROJECTEN GEREALISEERD EN WERDEN ER OOK AL NIEUWE GEPLAND.

06 Investeren in project management

Dagelijkse ontwikkeling van het strategisch plan

Na de eerste successen van het Plan BRIO zag een nieuwe versie van het strategisch plan het licht. Deze nieuwe versie van het plan BRIO bevat zes transversale prioriteiten: veiligheid, stiptheid, concentratie van de seinhuizen, optimalisatie van de logistieke ketens, resultaatgericht management (op basis van KPI, Key Performance Indicators) en naleven van het Business Continuity Plan (BCP). Langs deze weg wil Infrabel alle medewerkers samen een groot project laten beheren en de uitdaging niet onder de verschillende Directies verdelen. Het grote voordeel is dat er nog efficiënter kan gewerkt worden met een vlotte coördinatie.

Een actiecel

Deze projecten worden voortdurend opgevolgd door het Directiecomité, hierin bijgestaan door de cel BRIO, die regelmatig rapporten opstelt. Ieder project wordt toevertrouwd aan één enkele projectleider. Deze leidt het hele dossier, voor een duidelijk afgebakende termijn. Hij dient het Directiecomité meteen in te lichten indien een project dreigt te ontsporen (niet naleven van de timing, bijvoorbeeld).

Prioriteiten voor iedere medewerker

17 prioriteiten werden gelijkmatig verdeeld over de verschillende Directies en vormen voor iedere Directie een waardevolle strategie. De Directie Infrastructuur werkt aan het onderhoud en de ontwikkeling van de technische knowhow en het gebruik van geautomatiseerde veiligheidssystemen om de veiligheid van de werknemers op de werven te garanderen. Bij

de Directie Netwerk staan de informatieverstrekking aan

de reizigers en de onthaalfaciliteiten in de stopplaatsen centraal. De afschaffing of vernieuwing van de overwegen, het beheer van de capaciteit van het netwerk op basis van een klantgerichte aanpak staan dan weer centraal bij de Directie Toegang tot het Net.

Voor de algemene diensten gelden volgende prioriteiten: de ontwikkeling van een communicatiebeleid voor het grote publiek, de verbetering van de financiële instrumenten, de invoering van een ERP-systeem (Enterprise Resource Planning), het afsluiten van Service Level Agreements voor de intra-groepprestaties, de evolutie van de bedrijfscultuur, de ontwikkeling van een doeltreffende strategie voor human resources

10 engagements voor de bestuurders

HET “BESTUURDERSCHARTER” STELT DE BESTUURDERS VAN INFRABEL IN STAAT OM HUN OPDRACHT TE VERVULLEN MET RESPECT VOOR DE REGELS INZAKE ONAFHANKELIJKHEID, DE ETHIEK EN DE INTEGRITEIT.

- HET CHARTER BEVAT 10 ENGAGEMENTEN:
1.

IN ALLE OMSTANDIGHEDEN ONAFHANKELIJK HANDELEN
2.

ACTIEF WAKEN OVER DE BELANGEN VAN DE ONDERNEMING
3.

TOEZIEN OP DE GOEDE WERKING VAN DE RAAD VAN BESTUUR
4.

DE BELANGEN VAN DE AANDEELHOUDERS BESCHERMEN
5.

REKENING HOUDEN MET LEGITIEME VERWACHTINGEN VAN ALLE PARTNERS VAN DE VENNOOTSCHAP
6.

WAKEN OVER HET RESPECT DOOR DE VENNOOTSCHAP VAN HAAR VERBINTENISSEN EN ENGAGEMENTEN, WETTEN, REGLEMENTEN EN CORRECTE HANDELSWIJZEN
7.

RECHTSTREEKSE OF ONRECHTSTREEKSE BELANGEN-CONFLICTEN VERMIJDEN
8.

EEN ONTERECHT GEBRUIK VAN INFORMATIE EN HANDELEN MET VOORKENNIS VERMIJDEN
9.

DE PROFESSIONELE KWALITEITEN VOORTDUREND VERDER ONTWIKKELEN
10.

HANDELEN NAAR DE GEEST VAN HET CHARTER

DE RAAD VAN BESTUUR WORDT BOVENDIEN IN HAAR FUNCTIES BIJGESTAAN EN GEADVISEERD DOOR HET AUDITCOMITÉ EN HET BENOEMINGS- EN BEZOLDIGINGSCOMITÉ

HET GLOBALE BRUTOBEDRAG DAT IN 2008 WERD TOEGEKEND AAN DE GEDELEGEERD BESTUURDER BEDRAAGT (BEHEERSPREMIES 2007 INBEGREPEN).



Guy Vernieuwe
Manager Strategie, Internationale Zaken & IT

“Omwille van de globale impact op de hele onderneming is de beheersovereenkomst een heel belangrijke realisatie van 2008. Het legt een aantal nieuwe doelstellingen vast, zoals het opstellen van een kwaliteitshandboek en het ontwerpen van een milieubeleidsplan. Het beheerscontract legt ook duidelijk de nadruk op een betere stiptheid, maar biedt vooral een duidelijk financieel kader tot 2012. Bovendien komt de uitvoering van het plan BRIO nu op kruissnelheid. Het stemt ons allemaal heel tevreden om te zien hoe heel de onderneming zijn schouders zet onder het strategisch plan om de ambitieuze doelstellingen te halen binnen de gestelde termijnen!

”



Personeelsleden met sterke burgerzin

INFRABEL ONTWIKKELT EEN PAKKET REGELS VOOR GOED BESTUUR WAARIN DE MENS CENTRAAL STAAT BIJ ALLE BESLISSINGEN. DE KWALITEIT VAN DE WERKOMGEVING VAN ONZE MEDEWERKERS, HET WELZIJN VAN DE HELE GEMEENSCHAP EN HET ZOVEEL MOGELIJK REKENING HOUDEN MET DE BELANGEN VAN DE PARTICULIEREN VORMEN DE RODE DRAAD DOORHEEN ONS HANDELEN.

07 Samen vooruitgaan: management en bedrijfscultuur

Informatie over iedere werf

Bij de oprichting van Infrabel in 2005 werd er ook een Cel Buurtbewonersinformatie in het leven geroepen. Deze cel werd in 2008 verder uitgebouwd, met de opening van een gratis groen nummer (0800 55 000) dat 7 dagen op 7 bereikbaar is tussen 7 en 22u. De cel telt vandaag 6 medewerkers. Iedereen die geïnteresseerd is in de projecten of werven van Infrabel kan met die dienst contact opnemen. Iedere vraag wordt in samenwerking met de technische en/of juridische diensten zo snel mogelijk beantwoord. Daarnaast worden de buurtbewoners door deze cel op een pro-actieve manier, door infoberichten, geïnformeerd over nachtwerken of eventueel storende werken. Om de buurtbewoners zo goed mogelijk te informeren tijdens het hele verloop van de werken en zelfs voor de aanvang ervan, organiseert Infrabel informatiesessies in samenwerking met de gemeenten en andere openbare instanties of gewestelijke administraties. Zo krijgen de omwonenden alle nodige informatie over de geplande werken en kunnen ze eventueel tussenkomen in de procedure en hun opmerkingen of suggesties formuleren.

Minderhinderbeleid

Bovendien stelt Infrabel alles in het werk om tijdens de werken de geluids- of trilhinder altijd tot het absolute minimum te beperken. Hiervoor worden bijzondere technieken gebruikt. Samen met de milieuorganisaties en de voor leefmilieu bevoegde overheden werken we ook aan de integratie van de infrastructures in het landschap. Zo worden er geluidswanden voorzien, groene muren aangelegd (muren die bloembakken bevatten waar vegetatie in kan groeien), beboste zones rond de sporen, oversteekplaat-

sen voor de wilde dieren,...

Inspanningen die goed zijn voor het milieu

Daarnaast spant Infrabel zich in voor verschillende leefmilieuprojecten. Zo werd in 2008 het startschot gegeven voor het project "De Zeiltrein", waarbij er 29 windmolens gebouwd zullen worden langs de hogesnelheidslijn tussen Leuven en Luik.

Deze energiebron zal 100 Giga-Watt-uur elektriciteit per jaar produceeren, waarvan een derde in ons eigen elektriciteitscircuit gepompt zal worden. De hogesnelheidstreinen zullen dus op windkracht rijden.





BOVEN EN ONDER:
CHARLEROI.
ALTJD PARAAT STAAN VOOR
INTERVENTIES OP HET TERREIN



BOVEN EN ONDER:
CHARLEROI.
ALTJD PARAAT STAAN VOOR
INTERVENTIES OP HET TERREIN

Jessica Notarrigo
Vakbediende op de sporen

Grégory Waterlot
Financieel analist

Jessica Notarrigo is een jonge bruisende vrouw die op de sporen werkt in Libramont. Grégory Waterlot is financieel analist. Wat hebben ze met elkaar gemeen? Ze werken beiden nog maar enkele maanden bij Infrabel ... en ze vertellen hoe hun kennismaking met de onderneming is verlopen.





“

Grégory Waterlot // Toen ik enkele weken in dienst was, kreeg ik een uitnodiging voor een onthaalsessie. Het was erg interessant – je kreeg een beeld van de algemene visie binnen de onderneming, maar het ging er ook gemoedelijk aan toe.

Jessica Notarrigo // Ja, ik heb ook deelgenomen aan zo’n sessie. Ik vond vooral de quizvragen over Infrabel erg leuk. Bovendien kon ik zo andere medewerkers binnen onze organisatie leren kennen, hoewel mijn werk helemaal anders is en we ook niet in dezelfde regio actief zijn...

Grégory Waterlot // Ik vind dat je echt voelt dat Infrabel een moderne en open bedrijfscultuur wil ontwikkelen.

Jessica Notarrigo // Voor mij als vrouw is dat toch belangrijk. Hoewel de meeste van mijn collega’s mannen zijn, hebben ze me erg goed opgevangen. Ik voelde me heel snel op mijn gemak. Wat dat betreft is de mentaliteit sterk veranderd.

Grégory Waterlot // Het klopt dat onze onderneming probeert te «vervrouwelijken», en dat vind ik heel positief. Nog een voordeel is dat je een evenwicht kunt zoeken tussen je professionele loopbaan enerzijds en je privéleven anderzijds...

Jessica Notarrigo // En toch kan je ook echt carrière maken! Er worden regelmatig examens georganiseerd, waardoor zij die dat willen ook andere functies kunnen nastreven.

Grégory Waterlot // Daarnaast zijn er nog de talrijke opleidingen: informatica, talen, ... Voor iedereen een uitgelezen kans om bestaande competenties te vervolmaken en er nieuwe te ontwikkelen.

Jessica Notarrigo // Iets waar ik ook veel belang aan hecht, is aan de kennisoverdracht tussen de “anciens”, en ons, de “groentjes”... Dankzij hun ervaring en onze frisse kijk heb je echt het gevoel dat je vooruitgang boekt!

”





De jongeren zin geven om voor het spoor te gaan werken

IEDERE MEDEWERKER IS WAARDEVOL BIJ INFRABEL. DE INFRASTRUCTUURBEHEERDER IS ERG BEGAAN MET HET WELZIJN VAN DE WERKNEMER EN WIL DAT HIJ OF ZIJ ZICH TEN VOLLE KAN ONTPLOOIEN OP HET WERK. DAAROM WORDT ER GOED OVER GEWAAKT DAT IEDEREEN ZICH GEÏNTEGREERD VOELT IN EEN PROJECT. HET IS IMMERS VAN BELANG DAT DE ZIN VAN IEDERE FUNCTIE ECHT DUIDELIJK IS ZODAT DE MEDEWERKERS ZICH GEWAARDEERD EN GERESPECTEERD VOELEN.

Engagementen waar maken

Meer dan ooit wenst Infrabel zijn waarden te herbevestigen: teamgeest, samenwerking, zich engageren voor een beroep, verantwoordelijkheidszin, een maatschappelijk verantwoord aanpak. De bevestiging van onze waarden, de grondvesten van de onderneming is erg belangrijk: binnen een tiental jaar gaat 40 % van de werknemers immers met pensioen. Daarom is het vanaf vandaag en ook later noodzakelijk om de identiteit van Infrabel duidelijk te profileren en bekend te maken om zo honderden, vooral technisch hooggeschoolde jongeren (ingenieurs, elektromechaniciens...) aan te trekken. Door te tonen waarvoor Infrabel staat en welke projecten op stapel staan, kunnen we hen stimuleren om onze collega's te worden. Daarnaast is hun integratie in het bedrijf van cruciaal belang, zodat ze van de ouderen alle knowhow kunnen opdoen die zij in de loop der jaren op het terrein hebben opgebouwd.

Kennis doorgeven

Om de kennisoverdracht in goede banen te leiden en tegelijk te zorgen voor een kwaliteitsvol onthaal van de nieuwe medewerkers, heeft Infrabel in 2008 een grootschalige onthaalcampagne op touw gezet. Voortaan kan iedere nieuwkomer rekenen op de steun van een onthaalpeter, die hem of haar in de dagdagelijkse taken zal begeleiden, wegwijst maakt in het bedrijf of het jargon uitlegt. Iedere werknemer heeft ook, in de vorm van een kort stripverhaal, een brochure ontvangen die wijst op het belang om de nieuwkomers goed te onthalen. Deze brochure toont enkele klassieke situaties die zich voordoen bij de aankomst van een nieuwe collega en vraagt iedereen om open te staan voor eventuele nieuwe methodes en zienswijzen

(ook voor een vrouw die op de sporen gaat werken bijvoorbeeld).

Opleidingen bij de vleet

Infrabel hecht er ook veel belang aan dat iedereen zich tijdens zijn loopbaan ten volle kan ontwikkelen. Het personeel kan zich bijscholen door te kiezen uit een brede waaier aan opleidingen, zoals veiligheidsopleidingen voor de medewerkers op het terrein, taallessen, taallaboratoria voor de speakers...

Ten slotte loopt er ook nog een project om de werkvloer aangenamer te maken, om het leefklimaat op het werk te verbeteren.



LINKS EN ONDER:
WERK TE JURBISE.
INTEGRATIE EN SAMENWERKING
TWEE PIJLERS VAN HET BEDRIJF





Jozef Sannen

General Manager Aankopen, verkopen & keuringen

“ In 2008 hebben we onze strategie voor raamovereenkomsten ten volle ontplooid. Voor verschillende producten hebben we met gekwalificeerde firma’s raamcontracten afgesloten zodat we zeker zijn dat we onze bevoorrading op lange termijn aan de scherpste prijzen kunnen uitvoeren, zonder aan kwaliteit te moeten inboeten. Bovendien hebben we in 2008 dankzij onze goede kennis van de markt de impact van de economische crisis op onze activiteiten goed kunnen beheren. Door onze strategieën aan te passen, hebben we zo alle noodzakelijke producten aan de beste prijzen kunnen aankopen. ”



Onze financiën in evenwicht houden uit respect voor de overheidsinvesteringen

INFRABEL WIL OP EEN VERANTWOORDE MANIER OMSPRINGEN MET OVERHEIDSGELD. DAAROM WORDT ER DAGELIJKS GEWERKT AAN HET EVENWICHT VAN DE LASTEN EN PRODUCTEN. EEN GEZONDE FINANCIËLE BALANS IS BOVENDIEN NIET ALLEEN CRUCIAAL IN DE CONTEXT VAN DE HUIDIGE ECONOMISCHE CRISIS, MAAR STELT INFRABEL OOK IN STAAT OM ZIJN MOBILITEITSOPDRACHT TE VERVULLEN, DE PRESTATIES NOG VERDER TE VERBETEREN ÉN DE MEDEWERKERS EEN VOLLEDIGE WERKZEKERHEID TE BIEDEN.

08

Het financieel evenwicht handhaven

Financiering van onze opdrachten

In 2008 heeft Infrabel onderhandelingen gevoerd over een nieuw beheerscontract met de federale overheid. Deze overeenkomst bepaalt enerzijds de exploitatiedotaties (kosten voor het onderhoud van de bestaande infrastructuur, voor het regelen van het treinverkeer,...) en anderzijds de investeringsdotaties (uitvoeren van nieuwe projecten, modernisering van de infrastructuur,...) die Infrabel zal ontvangen voor de periode 2008-2012.

Naast de federale dotaties, vastgelegd in het beheerscontract, ontvangt Infrabel ook gewestelijke prefinancieringen en Europese subsidies (meer dan 70 mio €).

Belangrijkste inkomsten

Daarnaast bedroegen de gebruiksheffingen die in 2008 betaald werden door de verschillende klanten meer dan 600 miljoen euro, een stijging met 4,33 % in vergelijking met 2007.

De verwachte evolutie van het aantal trein-km, en met name de belangrijke verwachte stijging van het treinverkeer voor zowel het reizigersverkeer (25 % tegen 2012) als het goederenvervoer (35 %), opent voor ons budgettaire perspectieven, die nog interessanter zijn.

Een professionele opvolging

Om onze financiële opvolging nog verder te professionaliseren, hebben we beslist om de controleprocessen te vereenvoudigen en volledig te reorganiseren.

Het project Mind3 heeft als doelstelling om in de hele onderneming een ERP-systeem in te voeren, of Enterprise Resource Planning. Dit instrument, waarvan de voorbereidingen al gestart zijn in 2006, zal vanaf 2010 alle financi-

ele aspecten (boekhouding en beheerscontrole), aankoop

processen, magazijnbeheer, logistiek en beheer van de investeringsprojecten gaandeweg in elkaar integreren. Het project is bedoeld om de aankoop van materialen beter te plannen, de werven zo goed mogelijk te bevoorraden en de relaties met de leveranciers nauwgezet op te volgen.

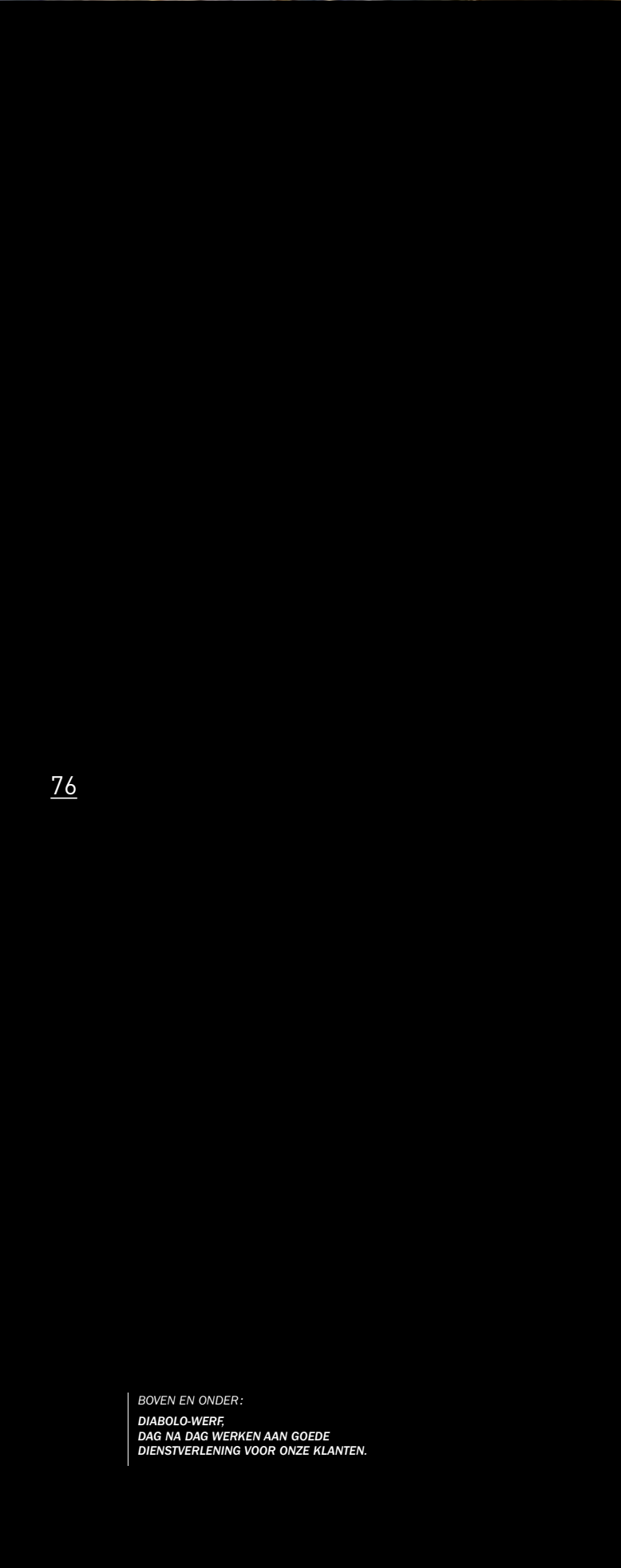
Een efficiënte controle

In maart 2008 behaalde de dienst "Beheer" van de Directie Infrastructuur het ISO certificaat. Deze dienst is onder meer verantwoordelijk voor het gecentraliseerde beheer van de overheidsopdrachten en de contracten, het opstellen en opvolgen van de budgetten.

Bovendien heeft de dienst twee jaar lang gewerkt aan de ontwikkeling van procedures en kwaliteitsmeetinstrumenten voor de evaluatie van haar opdrachten. Door de ISO certificering wordt bovendien de verworven knowhow van de dienst vastgelegd, wat nodig is voor de kennisoverdracht naar de volgende generaties.



76



76

BOVEN EN ONDER:
DIABOLO-WERF
DAG NA DAG WERKEN AAN GOEDE
DIENSTVERLENING VOOR ONZE KLANTEN.





1

COLLEGE VAN COMMISSARISSSEN. DIT COLLEGE WAAKT OVER DE FINANCIËLE TOESTAND, DE JAARREKENINGEN EN DE REGELMATIGHEID VAN DE FINANCIËLE VERRICHTINGEN. HET IS SAMENGESTELD UIT VIER LEDEN. TWEE DAARVAN HEEFT HET REKENHOF BENOEMD VANUIT HAAR LEDEN (MICHEL DE FAYS EN FRANÇOIS VANSTAPEL), EN TWEE ANDERE WERDEN DOOR DE ALGEMENE AANDEELHOUDERS-VERGADERING BENOEMD UIT DE LEDEN VAN HET INSTITUUT VOOR BEDRIJFSREVISOREN (HERMAN VAN IMPE EN MICHEL DELBROUCK).

2

DAT IS HET AANTAL REGERINGSCOMMISSARISSSEN DIE INFRABEL CONTROLLEREN IN NAAM VAN DE MINISTER VAN OVERHEIDSBEDRIJVEN EN VAN HET MINISTERIE WAARVAN HET BEHEER VAN HET SPOORTRANSPORT AFHANGT. CHRISTINE SERVATY EN CAROLE MACZKOVICS HEBBEN DEZE FUNCTIE UITGEOEFEND TOT 1 AUGUSTUS 2008. DAN HEBBEN ZE DE FAKKEL DOORGEGEVEN AAN RIK GOETINCK EN ERIC PONCIN. ZIJ WAKEN EROVER DAT BIJ HET BELEID VAN INFRABEL DE NADRUUK LIGT OP DE OPENBARE DIENSTVERLENING EN HET NALEVEN VAN HET BEHEERSCONTRACT.



Ondernemingsnummer
RPM Brussel 0896.763.267

Verantwoordelijke uitgever:
Benoît Gilson
T: +32 (0)2 525 22 11
F: +32 (0)2 525 22 69
M: benoit.gilson@infrabel.be

Projectcoördinatie:
Fanny Charpentier

Interviews:
Annelies De Keyser, Aline Foucart, Ellen Van den Broeck

Grafische vormgeving & productie foto's:
Michel Sion

Foto's:
Johan Dehon

Vertaling:
Lieven Tack

Druk en afwerking:
Lannoo Drukkerij
www.lannooprint.be

Geprint in mei 2009

Een oprecht woord van dank aan zij die rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken waren bij de realisatie van dit jaarverslag. Dit project zou niet mogelijk geweest zijn zonder hun medewerking.

