

**GECONSOLIDEERD  
JAARVERSLAG 2016**  
aan de aandeelhouders

**INFRABEL GROEP**



# Jaarverslag van de Raad van Bestuur aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van 17 mei 2017

## Inleiding: verplichte vermeldingen in het jaarverslag

Dit jaarverslag wordt vastgesteld overeenkomstig artikel 119 van het Wetboek van vennootschappen en artikel 27 van de Wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Overeenkomstig de wettelijke en statutaire voorschriften heeft de raad van bestuur de eer u verslag uit te brengen over de toestand en de resultaten van de Infrabel Groep met betrekking tot het boekjaar 2016.

## A. Toestand van de Groep

### 1. Markante gebeurtenissen in 2016

---

Deze eerste paragraaf van het jaarverslag brengt een chronologisch relaas van de markante gebeurtenissen in 2016 en brengt deze in verband met de strategische prioriteiten van Infrabel:



**Veiligheid voorop**



**Treinen op tijd**



**Een spoornet voor alle treinen van morgen**



**Een financieel gezond bedrijf**



**Op één lijn met de samenleving**





### **Nieuwe sporen tussen Anderlecht en Sint-Katharina-Lombeek**

In januari werden de 2 nieuwe sporen van het baanvak Anderlecht-Sint-Katherina-Lombeek in gebruik genomen voor het treinverkeer. De werken aan die "nieuwe spoorlijn 50C" in het kader van de uitbreiding van de spoorcapaciteit op de lijn 50A waren in april 2008 gestart. Hun uitvoering was een echt huzarenstuk met tal van technische hoogstandjes: bij de grondwerken werd er 1.100.000 m<sup>3</sup> aarde afgegraven en 750.000 ton steenslag (ballast) als onderlaag aangebracht.

Het meest in het oog springende was de vernieuwing van de aanpassing van maar liefst 30 bruggen op het spoortraject waaronder het 522 meter lange Pedeviaduct in Dilbeek. Uniek voor dit project is dat er al die jaren werd gewerkt aan gloednieuwe spoorinfrastructuur terwijl de twee middelste sporen steeds in dienst zijn gebleven. De volgende fase van de werken is gestart: de modernisering van de twee bestaande sporen van de lijn 50A Brussel-Denderleeuw (een onderdeel van het GEN).

### **Testen van de Schuman-Josafattunnel**

In februari vond er in de Schuman-Josafattunnel een rampoefening plaats om de veiligheidsvoorzieningen, de toegangsfaciliteiten tot de ondergrondse infrastructuur en de goede samenwerking tussen de verschillende actoren in het crisisbeheer te testen. De nachtelijke oefening, die niet minder dan 300 vrijwilligers op de been bracht, liet ons ook toe om onze noodplanning goed te keuren. Een incident dat in de tunnel zou kunnen gebeuren, werd van a tot z nagespeeld. Dankzij de voorziene operationele middelen konden we het incident de baas blijven en de "slachtoffers" snel opvangen; de reizigers konden in alle veiligheid op eigen kracht de tunnel verlaten. Deze oefening was noodzakelijk om de toelating voor de indienststelling te verkrijgen.



### De terreuraanslagen en de **veiligheid op het spoornet**

Op 22 maart was het voor alle Belgen hard ontwaken. Ons land werd in zijn hart getroffen door de terreuraanslagen in de metro en op de luchthaven van Zaventem, waarbij 32 doden en talloze gewonden vielen. In het verleden is al gebleken dat de spoorgemeenschap bij grote historische gebeurtenissen een toonbeeld is van moed en solidariteit. Dat was ook deze keer niet anders. Na sluiting van de Brusselse stations en van de Noord-Zuidverbinding, een beslissing die in de loop van de ochtend viel, werkten alle collega's bij Infrabel en NMBS met vereende krachten samen om de pendelaars 's avonds naar huis te brengen en in de daaropvolgende dagen de best mogelijke treindienst te verzekeren. Het bedrijfsblad //Mag paste zijn cover aan om hulde te brengen aan de slachtoffers en uiting te geven aan het medeleven van de hele onderneming met de getroffen families.

Anticiperend op de terreurdreiging en om dit risico te beheren, richtte Infrabel in 2015 de cel « Corporate Security Office » en wees het « Local Security Officers » aan.

De fundamentele rol van het CSO is het beveiligen en beschermen van kritieke assets van Infrabel (personeel, ICT en spoorinfrastructuur) tegen opzettelijke daden van kwaadwilligheid. Sinds de oprichting van het CSO werden verschillende concrete acties ondernomen: opmaken van beveiligingsplannen voor gebouwen en sites van Infrabel, uitbouwen van een netwerk van Local Security Officers, verstrekken van beveiligingsadviezen, analyse van een optimalisatie van het huidige badge management, uitwerken van gerichte security awareness campagnes, beheren en aansturen van bewakingsopdrachten door een private bewakingsfirma, .... Na de terreuraanslagen van 22 maart 2016 werden bovendien diverse initiatieven genomen om noodplannen beter op elkaar af te stemmen en om te anticiperen op de mogelijke gevolgen van een security incident.

### Een **internationaal event** over ERTMS

Een veiliger spoornet blijft de eerste prioriteit van Infrabel. In dit verband vond nog tijdens het eerste trimester het ERTMS-event plaats dat in samenwerking met het UIC georganiseerd werd. Dit event is een tweedaags congres in Brussel waarop de belangrijke internationale actoren van de spoorsector samen debatteren over de grote uitdagingen waarmee de installatie van dit veiligheidssysteem gepaard gaat. Tijdens deze bijeenkomst werd duidelijk dat Infrabel op dit vlak een voortrekkersrol speelt, aangezien ongeveer 20 % van zijn netwerk al met dit veiligheidssysteem is uitgerust. Met 1264

km uitgeruste spoorlijnen beschikt België over het langst uitgeruste tracé dat over niet HSL-spoorlijnen loopt. Het is de doelstelling om het volledige spoornet tegen 2022 uit te rusten met ETCS en om van België het land met de veiligste spoorinfrastructuur ter wereld te maken.

#### **Indienststelling van de multimodale pool en de Schuman-Josafattunnel**

4 april 2016 is een mijlpaal in de geschiedenis van Infrabel: voor het eerst rijden er treinen door de nieuwe Schuman-Josafattunnel. De 1250 meter lange tunnel is het resultaat van één van de grootste bouwwerven die ooit in Brussel werden uitgevoerd. Omwille van de ligging van de werf in het centrum van Brussel en de vele obstakels (ondergrondse parkings, metrostations, wegtunnel, ...) kon er geen graafmachine gebruikt worden. Technisch gezien een echte uitdaging. De tunnel werd dus grotendeels met de hand uitgegraven en alles werd voorzien om onmiddellijk eventuele verzakkingen te kunnen detecteren. Tijdens de drukste periodes waren er op de bouwwerf niet minder dan 250 werklieden tegelijkertijd aan het werk, 24u op 24, 7 dagen op 7, zonder dat de reiziger merkte wat er allemaal aan de hand was, aangezien de uitbating van het station en het metro- en treinverkeer verder diende te blijven doorlopen.

Deze tunnel zorgt voor nieuwe spoorverbindingen tussen het zuid-oosten en het noord-oosten van Brussel. Goed nieuws voor de bereikbaarheid via het openbaar vervoer, in het bijzonder van en naar Brussels Airport. Voortaan duurt een rit van Brussel-Schuman naar de luchthaven niet langer dan 16 min in plaats van het dubbele voordien.

Met de Schuman-Josafattunnel komt een volledig vernieuwde multimodale transportpool tot stand waarbij heel wat vervoerswijzen op elkaar aansluiten: trein, metro, bus, fiets en taxi. Een cruciale schakel voor de mobiliteit in het hart van de Europese wijk. Het Schumanstation kreeg niet alleen een volledig nieuwe look mee maar wil vooral het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren. Alles werd zodanig ontworpen dat de reiziger snel zijn weg vindt in het station en vlot kan overstappen. Met 14 liften (0 voorheen), 21 roltrappen (tegen 5 voorheen), 11 toegangen (tegen 6 voor de werkzaamheden) wordt alles veel toegankelijker. Dankzij de plaatsing van transparante wanden, bijna 100 bewakingscamera's, een signaletica voor slechtzienden, een modern branddetectiesysteem en de aanleg van 2 nieuwe nooduitgangen wordt de hele omgeving een pak veiliger.

Ook aan het comfort van de reiziger werd gedacht. Zo werden de perrons verhoogd zodat de reizigers vlot in en uit de trein kunnen stappen en kwamen er ook banken met windschermen. Een wachtzaal en handelszaken maken het wachten voor de reiziger zo aangenaam mogelijk.

Deze tunnel is het resultaat van een nauwe samenwerking tussen alle partners: Infrabel, Beliris, Brussel-Mobiliteit en MIVB. De tunnel biedt een antwoord op de toenemende reizigersgroei en maakt het voor die reiziger aantrekkelijker om het openbaar vervoer te gebruiken.

Infrabel is de voornaamste investeerder van het Schumanproject en besteedde aan dit project een budget van 530 Mio€, een bedrag dat bovendien nog werd aangevuld met een bijkomende subsidie van de Europese Unie van 34 Mio€. Deze budgetten werden aangewend voor de uitvoering van de werken voor de bouw en uitrusting van de tunnel en voor het viersporig maken van de spoorverbinding tussen Watermaal en Schuman.





### Een verbeterde planning van de werkzaamheden op de lijn 161

In mei werd met de eerste voorbereidende graafwerken het startschot gegeven voor een grootschalige werf op de lijn 161 "Namen-Brussel" ter hoogte van Beauvallon. Begin september zal men beginnen met de bouw van een 250 m lange betonnen bekisting waarop de 2 sporen geplaatst zullen worden. Deze werkzaamheden zijn noodzakelijk omwille van het risico op instorting van een rotswand vlak voorbij het station van Namen. Deze werken, goed voor een bedrag 8 miljoen €, hebben uiteraard een impact op het treinverkeer. Het is echter de enige mogelijkheid om de veiligheid van het treinverkeer op lange termijn te garanderen.

Met niet minder dan 160 treinen per dag is deze lijn één van de drukste lijnen van het net. Dergelijke werken uitvoeren op zo'n lijn betekent een dubbele uitdaging: de planning van de werf enerzijds, de organisatie van het treinverkeer anderzijds.

Infrabel en NMBS hebben verschillende alternatieven onderzocht om de impact voor de reizigers te beperken en om het treinverkeer zo regelmatig mogelijk te handhaven. Hierbij werd vooral gekozen voor de optie om minder treinen in te leggen. Deze beperking tijdens de duur van de werkzaamheden biedt verschillende voordelen: de duur van de werf kan met bijna een jaar worden ingekort in vergelijking met andere onderzochte opties en men kan een snelheid van 80km/h handhaven in de werkzone.

Deze werf is gekoppeld aan moderniseringswerken van de elektrische installaties die aanvankelijk in een tweede fase voorzien waren. Zo kan vermeden worden dat het treinverkeer tweemaal, op dezelfde plaats en met slechts enkele jaren tussentijd, wordt ontregeld. Uit deze verbeterde planning blijkt dat Infrabel er alles aan doet om de noodzakelijke werkzaamheden uit te voeren met een zo laag mogelijke impact op het treinverkeer.

## Nieuwigheid en concrete verandering op het vlak van het onderhoud

Een grootschalig IT-programma brengt een volledige omwenteling van het onderhoud van de infrastructuur teweeg waardoor het werk van duizenden medewerkers duurzaam gemoderniseerd wordt. Dit programma luistert naar de naam Smarter-M, voor Smarter Maintenance. Dit programma is gebaseerd op 4 grote assen: optimale processen, een georganiseerd en methodisch werk, geautomatiseerde taken en geplande opdrachten. Twee heel concrete projecten droegen rechtstreeks bij tot de nieuwe dynamiek die door Smarter-M voor het onderhoud van de infrastructuur in gang werd gezet. Enerzijds de autorail EM130, een uniek werktuig ter wereld dat, met de andere meetrijtuigen, een revolutie in de gegevensvergaring heeft teweeggebracht door tegelijkertijd 11 belangrijke kenmerken van de sporen en bovenleidingen te meten. Anderzijds, de cel Track Cat die alle gegevens onderzoekt en exploiteerbaar maakt.

## Een prestigieuze prijs

Op de « Environment & Energy Awards 2016 », wonnen Infrabel en ENGIE Electrabel in de naam van Greensky een prijs voor het windmolenpark langs de hogesnelheidslijn « Leuven-Luik » : de *Public Sustainable Development Award*. Deze prijs is een mooie bekroning voor een project dat via zijn aansluiting op het spoornet dagelijks 170 treinen op groene stroom laat rijden ("zeiltreinen"). Een uniek en duurzaam project dat het gebruik van hernieuwbare energie stimuleert.

### Botsing tussen twee treinen in Saint-Georges-sur-Meuse

Het tweede trimester van 2016 kleurt gitzwart door het ongeval op de L125 (dorsale wallonne) ter hoogte van Saint-Georges-sur-Meuse. De train van Moeskroen naar Liers, met bijna 40 reizigers aan boord, haalde een goederentrein in die voor hem op hetzelfde spoor reed en reed er achteraan op in. Door de impact ontspoorde 2 van de 6 rijtuigen die op hun zijkant op de sporen terecht kwamen. Alle diensten van Infrabel en NMBS schoten in actie en werkten samen met de hulpdiensten om de slachtoffers te helpen. Bij dit ongeval vielen drie dodelijke slachtoffers, waaronder de treinbestuurder. Bovendien raakten heel wat mensen gewond.



### Een modern seinhuis in Hasselt

Het programma voor de modernisering en concentratie van de seinhuizen werd voortgezet met de opening en voorstelling aan de pers van een seinhuis in Hasselt dat als model geldt voor de seinhuizen "nieuwe stijl" die Infrabel op zijn net in dienst stelt. Dit seinhuis beheert het spoorverkeer in de provincie Limburg. Het seinhuis bundelt de oude seinposten van Bilzen, Tongeren en een ouder deel van Hasselt-Oost.

### Risico's en drama's door spoorlopen

Begin juli werden 2 jongeren gegrepen door de trein toen ze de sporen overstaken in Haversin. Een drama voor de families van de slachtoffers, maar ook Infrabel en de lokale politie waren hierdoor erg aangedaan. Binnenkort komen er nieuwe acties, meer in het bijzonder op initiatief van de lokale politie, om te vermijden dat een dergelijk drama op die plaats nog kan gebeuren.





### In actie schieten tegen spoorlopen

Infrabel heeft ook nieuwe veiligheidsmaatregelen getroffen, in overeenstemming met het regeringsbeleid. Zo voerde Infrabel een eerste bewustmakingscampagne tegen allerlei gevaarlijk gedrag op het spoordomein, meer in het bijzonder tegen spoorlopen. Voor deze campagne trok Infrabel de kaart van de responsabilisering.

Naast sensibiliseringsacties neemt Infrabel ook technische maatregelen om het spoorlopen een halt toe te roepen. Waar de spoorconfiguratie het toelaat, worden er omheiningen geplaatst. Op verschillende plaatsen op het net komen er struikelmatten en camera's. Aan de hand van deze camera's zijn de agenten van Securail in staat om tijdig in te grijpen. Er zijn ook repressieve acties nodig om de overtreders op andere gedachten te brengen. Securail (de veiligheidsdienst van de NMBS) is bevoegd om inbreuken te verbaliseren en zal niet aarzelen om dit te doen, in nauwe samenwerking met de politiediensten.

Dergelijke bewustmakings- en controleacties zijn meer dan ooit noodzakelijk. Veel landgenoten blijken zich immers nog onvoldoende bewust van het gevaar dat ze door hun gedrag lopen. Dit blijkt uit de 679 meldingen voor spoorlopers in 2016. De doelstelling van deze acties is tweeledig: de veiligheid van de bevolking verhogen en de stiptheid verbeteren.

Uit de eerste grote landelijke enquête die Infrabel heeft gevoerd met het oog op nog doelgroepgerichtere acties bleek dat één ondervraagde op 4 toegeeft dat hij of zij af en toe langs de sporen loopt. 16 % geeft toe dat ze soms een overweg oversteken zonder goed te kijken naar de signalisatie. Tijdswinst en de verkeerde indruk dat er geen gevaar dreigt zijn de belangrijkste redenen waarmee men dergelijk onvoorzichtig gedrag tracht te verantwoorden.

De enquête leverde ook heel wat leerrijke informatie op: 89 % van de ondervraagde personen is van mening dat een schokeffectcampagne meer effect heeft om het groot publiek te sensibiliseren over de risico's die aan dergelijk gedrag gekoppeld zijn. Voorts meent 6 op de 10 dat meer aandacht voor het aanleren van de veiligheidsregels aan de allerkleinsten centraal moet staan in de preventieacties.

De "Grote schoolkalender" van Infrabel sluit hier naadloos op aan. Voor het achtste jaar op rij deelt Infrabel ongeveer 75.000 exemplaren uit in meer dan 3.000 basisscholen van het land, zodat dit

didactisch instrument voortaan een vaste waarde is die niet op het appel mag ontbreken bij de start van een nieuw schooljaar.

### **Modernisering van de as 3, lijnen 161 en 162**

De modernisering van de as 3 op de lijnen 161 en 162 (Ottignies - Luxemburgse grens) werd in 2016 voortgezet. Het hoofddoel blijft de globale vernieuwing van de as 3 om er overal waar dat geoorloofd is de referentiesnelheid op te trekken tot 160 km/h.

In 2016 werden de werken aan de sporen, bovenleiding en seininrichting in de rechtgetrokken boog van het Aussebos op lijnvak 2 van de L162 (Namen-Ciney) afgewerkt. Door deze realisatie konden eind oktober 3 nieuwe sporen samen met de automatische blokken Namen-Aussebos en Aussebos-Braibant, in gebruik genomen worden.

Bovendien waren de lijnwerken aan de bovenleiding, de burgerlijke bouwkunde en de sporen op het lijnvak Habay-Stockem-Aarlen in december 2016 klaar.



### Het spoornet in "herfst-winter-modus"

In 2016 heeft Infrabel voor de voorbereiding van het spoornet op het winterweer een nieuwe maatregel genomen: de ingebruikname van een extra spoorreinigingstrein. Om adhesieverlies, vooral veroorzaakt door gevallen bladeren op de sporen, te vermijden, brengt deze trein een mengsel van gel en zand op de spoorstaven aan. In combinatie met de ontijzeling van de bovenleiding en gerichte inspecties, beoogt deze maatregel om de impact van het winterweer op het treinverkeer te beperken.

### Zwitserse technologie om het treinverkeer in goede banen te leiden

In november pakte Infrabel uit met een revolutionair concept: een totaal nieuw IT-systeem om het treinverkeer te regelen. De bestaande technologie was 20 jaar oud en aan vervanging toe. In één nacht tijd werd deze nieuwe ultramoderne technologie geïnstalleerd, een waar record. Dit systeem, net hetzelfde als dat wat op het Zwitserse spoor wordt gebruikt ("Traffic Management System") is voortaan in gebruik op het hele Belgische spoornet en biedt heel wat voordelen.

TMS volgt het treinverkeer in real time op en biedt een extreem precieze pronostiek voor elke trein. Het systeem toont ook de eventuele conflicten die tussen twee treinen kunnen voorvallen, waardoor de verkeersregelaars hierop kunnen anticiperen en een snelle en duidelijke oplossing kunnen uitwerken.

TMS houdt rekening met allerlei informatie, zoals bijvoorbeeld het soort rollend materieel, de spoorinfrastructuur, de snelheid aan de wissels of de tijdelijke snelheidsbeperking. De lijst van alle aansluitingen wordt ook mee aangeleverd. Op deze basis worden de meest recente en pertinente gegevens overgemaakt aan de operatoren waar ze als basis dienen voor hun reizigersinfo.



De TMS-technologie maakt deel uit van een veel groter geheel: het "New Traffic Management", het modernste treinverkeersregelingsysteem dat stapsgewijs wordt uitgerold in het kader van het seinhuisconcentratieprogramma. Eind 2004 telde ons spoornet 368 seinhuizen. Vandaag blijven er nog 97 over en tegen 2020 zullen er nog slechts 10 seinhuizen zijn. De centralisering en modernisering van deze seinhuizen komt de communicatie ten goede, leidt tot meer veiligheid en zorgt er voor dat de 4000 dagelijkse treinen vlotter over het Belgische spoornet kunnen rijden.

### Een Europese primeur op het vlak van spoorveiligheid aan de Belgisch-Luxemburgse grens

Sinds half december is ETCS, het permanent controlesysteem voor de snelheid van de trein, officieel in gebruik over 5 km tussen Aubange (België) en Rodange (Groothertogdom Luxemburg). Deze nieuwe uitrusting, die garant staat voor het hoogste spoorveiligheidsniveau, luidt een nieuwe fase in aangezien het gaat om het eerste niet-HSL grensoverschrijdend lijnvak van Europa dat zo met dit systeem wordt uitgerust.

Voortaan kunnen elke maand meer dan 500 treinen de Belgisch-Luxemburgse grens oversteken met de dekking van het ETCS, een systeem dat door informatie uit te wisselen tussen de infrastructuur en de trein een permanente controle van de snelheid van de trein uitoefent en automatisch tussenkomt bij niet-naleving van de snelheidsregels.

Naast de veiligheidsvoordelen vormt deze technologie ook een duidelijke meerwaarde voor de mobiliteit en ecologie waarbij het grensoverschrijdende verkeer vlotter zal verlopen en er minder vrachtwagens over de weg rijden.

Infrabel zet zijn inspanningen voor een permanente verhoging van de veiligheid voort met aandacht voor gerichte maatregelen met het oog op een geleidelijke verbetering van de stiptheid die de reizigers ten goede komen.

### De autowrak-actie

Dagelijks negeren tientallen automobilisten en zwakke weggebruikers de rode lichten en gesloten slagbomen aan overwegen. De gevolgen zijn vaak dramatisch.

Er werd een landelijke sensibiliseringscampagne op touw gezet om de weggebruikers te wijzen op de na te leven veiligheidsregels aan overwegen.

Naast de verdeling van folders aan risicogevoelige overwegen werd er ook aan sensibilisering gedaan door het wrak van een auto die door een trein aan 120 km/h werd gegrepen, te tonen aan het publiek.

Ondanks de vele acties die Infrabel sinds zijn oprichting al voerde, kon het in 2016 enkel een stabilisering van het aantal ongevallen aan overwegen ten opzichte van 2015 optekenen (45 ongevallen).



### **31/12: statistieken over seinvoorbijrijdingen en stiptheid**

In 2016 reden er, op een totaal van ongeveer 1,3 miljoen treinen die op het hoofdspoornet reden, 91 treinen door een rood sein. Dit is een stabilisering ten opzichte van 2015 (92 opgetekende gevallen). Er is een duidelijke daling voor het goederenverkeer, maar bij de reizigers- en werktreinen zijn de cijfers niet beter dan voorheen. Deze resultaten sterken alle spooractoren in de overtuiging dat het noodzakelijk is om zo snel mogelijk het ETCS veiligheidssysteem dat de snelheid van de treinen permanent controleert, te installeren.

Uit de stiptheidsstatistieken blijkt dat Infrabel de hierboven beschreven initiatieven om het spoorlopen terug te dringen, moet voortzetten.

In 2016 reden de treinen minder stipt dan in 2015. Het percentage met minder dan zes minuten vertraging op de eindbestemming bedroeg 89,2 %, tegen 90,9 % in 2015. 2015 was echter een uitzonderlijk jaar want het was van 2008 geleden dat er er nog een stiptheidscijfer van meer dan 90 % werd opgetekend.

Parallel daarmee werd er een sterke stijging van het aantal vertragingen dat te wijten is aan derden vastgesteld. Tot deze externe verantwoordelijken behoren bijvoorbeeld de spoorlopers, de slachtoffers van persoonsongevallen, bomalarmen en interventies van de politie.

## 2. Positionering van de Groep

---

In 2016 nam het aantal spoorwegondernemingen dat op het Belgische spoornet rijdt, toe: in december verkreeg HSL Polska zijn veiligheidscertificaat deel B voor België. Eind 2016 waren er hierdoor 12 operatoren toegelaten op het Belgische net.

In de sector 'goederenvervoer' telde Infrabel bij aanvang van het jaar 11 toegelaten operatoren die ook effectief treinen lieten rijden. Dat waren B-Logistics, Captrain, CFL Cargo, Crossrail, DB Schenker Rail Nederland, DB Schenker EuroCargoRail, Europorte, RailTraxx, Rotterdam Rail Feeding, SNCF Fret en Trainsport. In tegenstelling tot 2015 beschikte de operator PKP Cargo niet meer over een veiligheidscertificaat om op het Belgische spoorwegnet te opereren.

In het reizigersvervoer telde Infrabel drie klanten: NMBS, Eurostar International Ltd (EIL) en Thi Factory (Thalys).

Op het einde van het jaar telde Infrabel dus 15 klanten, waarvan er 14 actief waren (HSL Polska pas actief vanaf januari 2017).

De directie Traffic Management & Services ziet er op een niet-discriminerende manier op toe dat er kwaliteitsvolle relaties worden opgebouwd en onderhouden met alle klanten en stakeholders.

Op 16 juni 2016 organiseerde Infrabel de conferentie Searail waarmee het zijn belangrijkste stakeholders een platform bood voor een constructief debat over multimodaal goederenvervoer, met de focus op het goederenvervoer per spoor. Dit initiatief werd mede ondersteund door de Belgische zeehavens.

De activiteit van de spoorwegondernemingen (incl. toeristische verenigingen <sup>1</sup>) die wordt uitgedrukt in effectieve en niet-effectieve treinkilometer<sup>2</sup> is stabiel gebleven ten opzichte van 2015 met bijna 107,1 miljoen trein-kilometer.

Het totaal bedrag van de heffing<sup>3</sup> voor het gebruik van de spoorinfrastructuur (incl. toeristische verenigingen) bereikte 702,1 miljoen €, een stijging met 2,02 % ten opzichte van het jaar voordien. De lichte stijging van de heffing voor een bijna ongewijzigd aantal trein-kilometer is toe te schrijven aan de indexering van de prijzen die Infrabel in overeenstemming met de wettelijk geldende voorschriften heeft toegepast.

Het aantal effectieve trein-kilometer voor het segment van het binnenlands reizigersvervoer (met uitzondering van de toeristische organisaties) is licht gedaald met 0,31 % en bedraagt zo 77,59 miljoen trein-kilometer. Deze verkeersvolumedaling kan verklaard worden door het aantal (regionale) stakingen<sup>4</sup> die er in 2016 geweest zijn.

---

<sup>1</sup> Een toeristische vereniging is een organisatie die een bijzonder statuut geniet om, in het kader van de toeristische activiteiten die ze inricht, beperkte ritten af te leggen op de spoorinfrastructuur. We denken dan bijvoorbeeld aan PFT (Patrimoine Ferroviaire Touristique) dat onder meer actief is in de streek Saint-Gislain en Ciney.

<sup>2</sup> Een effectieve trein-km is een trein-kilometer die een trein daadwerkelijk op het spoornet heeft afgelegd. Een niet-effectieve trein-km is een trein-kilometer die door een spoorwegonderneming werd gereserveerd zonder deze te gebruiken.

<sup>3</sup> Het gaat om het bedrag voor de effectieve en niet-effectieve heffing "Your Moves", inclusief de administratieve kosten (AK) en de heffing van de dienst "Your Service".

<sup>4</sup> In 2016 telde de spoorsector 13 stakingsdagen die als volgt gespreid zijn over het jaar: januari (van 5 tot en met 6 januari), mei (van 25 tot en met 31 mei) en juni (van 1 tot en met 3 juni en 24 juni).



In het internationaal reizigersvervoer neemt het aantal effectieve trein-kilometer eveneens af om af te kloppen op 5,45 miljoen reizigers, dit is 1,27 % minder dan voorheen.

In 2016 kende het segment van het goederenverkeer een lichte stijging van het aantal trein-kilometer met 0,46 % ten opzichte van 2015, dit is een totaal van 13,05 miljoen trein-kilometer.

Dit levert voor alle segmenten (met uitzondering van de toeristische verenigingen) een totaalbedrag aan effectieve trein-kilometer van 96,08 miljoen op. In 2016 was er dus een lichte daling met 0,27 %.



### 3. Belangrijke gebeurtenissen na het afsluiten van het boekjaar

---

Op 2 januari 2017 vond de fusie door absorptie van NV IXILIO door NV TUC RAIL plaats. Fiscaal en boekhoudkundig heeft deze fusie uitwerking vanaf 31 december 2016 middernacht. De fusie werd ingegeven door de belangrijke mogelijkheden tot synergie tussen beide ondernemingen zowel op operationeel als op financieel vlak. Deze fusie beantwoordt ook aan de vraag van de federale regering tot rationalisering van het aantal filialen. Na deze fusie beschikt Infrabel over 95,2% van de aandelen van TUC RAIL en Transurb NV over 4,8%.

Op 23 januari 2017 gaf de raad van bestuur van Infrabel zijn akkoord tot aankoop van de aandelen TUC RAIL in handen van Transurb, onder opschortende voorwaarde dat TUC RAIL haar ene aandeel in Eurostation NV verkoopt aan de NMBS. Aangezien Infrabel dan echter 100% van de aandelen van TUC RAIL in handen zou hebben, werd beslist om één aandeel TUC RAIL te verkopen aan Creosoteer Centrum van Brussel NV ("CCB"), waarvan Infrabel voor 51% aandeelhouder is. Na deze fusie beschikt Infrabel over 99,9% van de aandelen van TUC RAIL en CCB over 0,1%.

Op 20 februari 2017 keurt de raad van bestuur van Infrabel het budget 2017 goed.

Eind januari 2017 heeft TUC RAIL een claim van Eurofiber ontvangen ter waarde van 8 miljoen € m.b.t. de verkoop door IXILIO van de bedrijfsactiviteit B-Telecom aan Eurofiber.

## 4. Omstandigheden die een aanzienlijke invloed kunnen hebben op de ontwikkeling van de Groep

---

### **Koninklijk besluit van 25 december 2016 tot wijziging van het koninklijk besluit van 21/12/2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en NMBS gelden**

Rekening houdend met het onstabiele financiële kader bleek het niet mogelijk om in 2016 een meerjareninvesteringsplan op te stellen en bijgevolg om een ontwerp van beheerscontract op te maken.

Het koninklijk besluit van 25 december 2016 (meer details in onderstaand punt 1.5) maakte een einde aan deze onzekerheid. Het besluit regelt over de periode 2016-2020 een nieuwe verdeling van de dotaties tussen Infrabel en NMBS en verlengt voor het overige de geldigheid van het beheerscontract 2008-2012 totdat er een nieuw contract wordt goedgekeurd. Het legt Infrabel op om een ondernemingsplan op te stellen dat in de eerste plaats rekening houdt met de inkrappende overheidsfinanciën.

In 2016 konden de eerste voorbereidende werkzaamheden van dit plan nog niet uitmonden in een voorstel maar het lijkt geen twijfel dat ze, naast voornoemd koninklijk besluit van 25 december 2016, een van de elementen vormen die een grote invloed zullen hebben op de ontwikkeling van het bedrijf.

Rekening houdend met de huidige strategische doelstellingen en het door dit koninklijk besluit uitgestippelde begrotingstraject, zal Infrabel heel rigoureuus te werk moeten gaan in de keuze van zijn investeringen.

Rekening houdend met de veroudering van het spoornet, spant Infrabel zich dubbel en dik in om de veiligheid op het spoornet en het welzijn van zijn personeel maximaal te garanderen.

Het nieuwe ondernemingsplan komt tot stand in een moeilijke budgettaire context, waarbij Infrabel bovendien zijn industrieel model grondig verandert. Modernisering en digitalisering van het bedrijf en verhoging van de productiviteit zijn enkele van de overwogen denkpistes om de dubbele uitdaging, zijnde beantwoorden aan de verwachtingen van de spoorklanten en daarbij rekening houden met de krimpemde overheidsmiddelen, aan te gaan.

### **Europese beslissingen**

Op 24 februari 2016 werd het Europees Economisch Samenwerkingsverband EESV “*North Sea – Baltic Rail Freight Corridor EZIG*” officieel opgericht met zetel in Warschau. Daardoor krijgt de beheersraad van deze goederencorridor, waar Infrabel deel vanuit maakt, een juridische vorm. Ook de eerste toewijzing van capaciteit op deze corridor door de Corridor One Stop Shop gebeurde in 2016.

In de marge van de TEN-T Days in Rotterdam van 20 tot 22 juni 2016 werd de ministeriële verklaring “*Rail Freight Corridors to boost international rail freight*” ondertekend. Deze omvatte ook een sectorverklaring met als doel de operationele en technische obstakels voor de goederencorridors weg te werken en zo het internationale goederenvervoer per spoor te bevorderen.

Op het vlak van de Europese financieringen stellen we een daling vast van de financieringen met rechtstreekse subsidies (zoals het programma CEF - Connecting Europe Facilities) en een verschuiving naar alternatieve financieringen (zoals het Europees Fonds voor Strategische Investerings).



Ondanks de beperkte middelen slaagde Infrabel erin om in de loop van 2016 2 nieuwe toekenningen van subsidies voor investeringen voor de afschaffing van overwegen (7,15 miljoen €) en de haven van Zeebrugge (1,6 miljoen €) te verkrijgen.

Na 5 jaar van intensief onderhandelen met de Commissie, de Raad en de stakeholders van de sector gaf het Europees Parlement op 14 december groen licht voor het 4e spoorpakket, de marktpijler.

De teksten tot herziening van de richtlijn 2012/34 (Governance richtlijn) en de verordening 1370/2007 werden eind 2016 gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie.

De technische pijler werd al goedgekeurd en vertaald in 2 richtlijnen en een verordening.

Het doel van het 4<sup>e</sup> spoorpakket is om innovatie en het aanbieden van kwaliteitsvollere diensten te bevorderen, zodat het spoor opnieuw een groeipad zou volgen ten gunste van de bevolking, de ondernemingen en het milieu.

Praktisch gezien betekent dit dat nieuwe spoorwegondernemingen vanaf 1 januari 2019 gebruik zouden kunnen maken van de infrastructuur van Infrabel om onder de controle van de Spoorregulator commerciële diensten voor binnenlands reizigersverkeer aan te bieden. Dit houdt in dat deze gecontroleerd heeft dat de betrokken diensten niet van die aard zijn dat ze het contract tussen de spooroperator(en) belast met opdracht van openbare dienst en de Staat zouden verstoren. De nieuwe reglementering laat nieuwe operatoren ook toe om contracten van openbare dienst binnen te halen.

De door het Europees Parlement goedgekeurde tekst biedt de NMBS de kans om zich geleidelijk aan aan te passen aan de nieuwe toegangsregels tot de markt aangezien hij de mogelijkheid voorziet voor de Belgische overheid om op basis van een prestatiegebaseerde aanpak gedurende een aanzienlijke tijdsspanne verder rechtstreeks nieuwe contracten van openbare dienst te blijven sluiten.

Voor de technische pijler werd er in 2016 volop werk gemaakt van de omzetting, die waarschijnlijk een aanzienlijke impact zal hebben op de werkprocedures van Infrabel aangezien dit een verschuiving van bevoegdheden betekent van het nationale veiligheidsorgaan naar het Europees Agentschap en naar de actoren van de spoorsector zelf.

De stemming en publicatie van de nieuwe teksten betekenen voor Infrabel:

- de stabilisering van het regelgevend kader waarin de grote actoren van de spoorsector evolueren;
- de effectieve totstandkoming van een Europese spoorruimte;
- de noodzaak om zijn commerciële benadering te versterken enerzijds, gebaseerd op de economisch en sociale prestaties anderzijds.

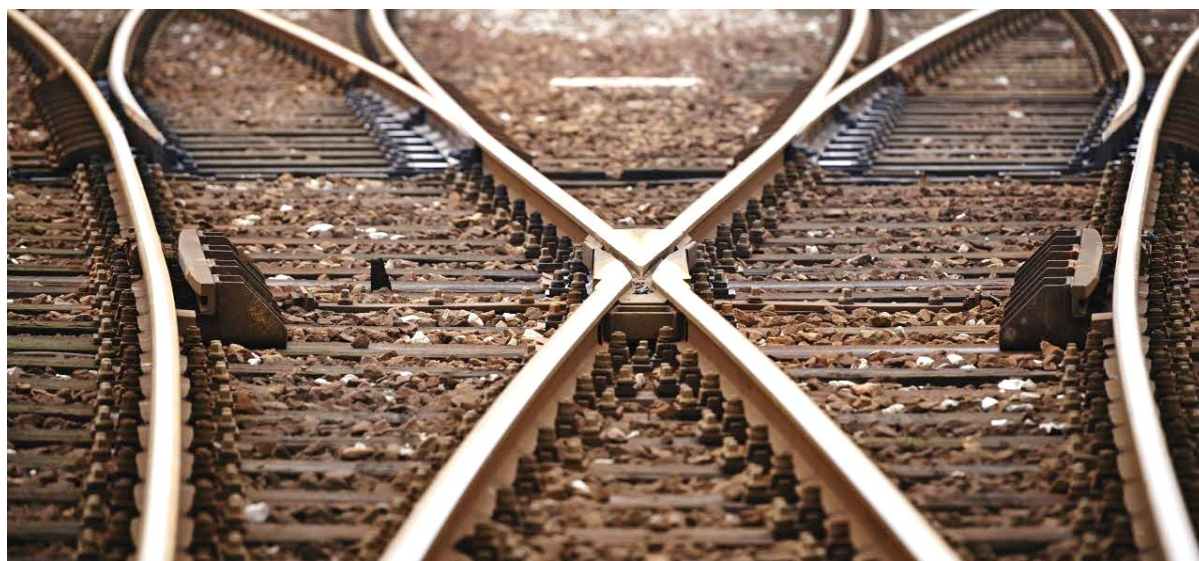
## 5. Risico's waaraan de Groep is blootgesteld

---

Het koninklijk besluit van 25 december 2016 verplicht Infrabel om 2,4 miljard € van de door de Belgische regering aan de Spoorwegen opgelegde besparing van 3,6 miljard € over de periode 2016-2020 voor zijn rekening te nemen. Dit betekent een daling met 33% van zijn totaal bedrag aan subsidies ten opzichte van het beheerscontract 2014 en het meerjareninvesteringsplan 2013-2025. Daarnaast bevriest het koninklijk besluit van 25 december 2016 het niveau van de infrastructuurvergoeding m.b.t. de openbare dienst voor binnenlands reizigersvervoer grosso modo op het niveau van de infrastructuurvergoeding per 31 december 2014. Op basis van de door NMBS voorziene aangroei van het aantal trein-kilometer tot 2020 en van de infrastructuurvergoeding die daaruit had dienen te volgen, zal Infrabel hierdoor zo'n 18 miljoen €<sub>2016</sub> in 2017 en 40 miljoen €<sub>2016</sub> per jaar vanaf 2018 bijkomend moeten besparen.

Deze maatregelen hebben dan ook een directe impact op de activiteiten van Infrabel. Infrabel heeft reeds de nodige maatregelen genomen om de vermindering van de overheidssubsidies met 411 miljoen € in 2017 op te vangen. Dit bedrag komt bovenop de vermindering van 303 miljoen € in 2016. Er zal bijkomend bespaard worden enerzijds in de personeels- en de werkingskosten en anderzijds in de investeringen. Het personeel van Infrabel zal verder afnemen tot 9.736 VTE in 2020 ten opzichte van 12.045,2 VTE eind 2014. De werkingskosten zullen over de periode 2017-2020 met 113 miljoen € worden verminderd. Ook in de investeringen wordt verder gesnoeid, behalve in de investeringen m.b.t. de veiligheid. Dit betekent dat verschillende vervangingsinvesteringen ook moeten worden uitgesteld, wat onvermijdelijk leidt tot de invoering van snelheidsbeperkingen op sommige minder uitgebate lijnen. Dankzij deze maatregelen kan het management aan de beheersorganen een financieel plan in evenwicht voorleggen met een lichte daling van de financiële nettoschuld ten opzichte van 31 december 2015.

Ook in de periode 2018 tot 2019 zijn er nog dotatieverminderingen voorzien, die voor Infrabel zowel op operationeel vlak (bv. op het vlak van de afnemende performantie van de lijnen van het spoorwegennetwerk) als op financieel vlak een belangrijke uitdaging betekenen.



Het is van groot belang dat er vanaf 2020 opnieuw bijkomende vervangingsinvesteringen kunnen gebeuren in de spoorweginfrastructuur om de opgelopen achterstand in te halen. Indien dit niet het geval is, dreigt de achterstand niet meer te kunnen worden ingelopen, aangezien het te groot volume aan werken dit fysisch onmogelijk maakt. Het gevolg daarvan is dat de betrokken spoorweginfrastructuur buiten dienst gesteld moet worden tot deze volledig wordt vervangen.

Rekening houdend met de omvang van de te realiseren besparingen, zal het noodzakelijk zijn om bepaalde interne regels m.b.t. het personeelsbeheer aan te passen. De invoering van deze wijzigingen zou aanleiding kunnen geven tot sociale acties en een impact kunnen hebben op de door Infrabel geïnde infrastructuurvergoedingen.

De private investeerder in het Diabolo project heeft contractueel een recht tot vervroegde beëindiging van de Publiek-Private Samenwerking indien over een periode van twaalf maanden het reizigersaantal substantieel onder de verwachtingen blijft. Ingevolge de aanslag van 22 maart 2016 op de Nationale Luchthaven werd het treinverkeer van en naar de luchthaven gedurende 1 maand opgeschort. Deze opschorting wordt contractueel als overmacht beschouwd waardoor de negatieve gevolgen voor de Diabolo-concessie beperkt gebleven zijn. Sinds juli 2016 heeft het aantal treinreizigers zich opnieuw hersteld en zijn er meer treinreizigers dan in dezelfde periode in 2015.

Infrabel heeft een aantal belangrijke juridische geschillen lopen, voornamelijk ten gevolge van treinongevallen en claims van aannemers, en heeft waar nodig daarvoor provisies aangelegd.

Op 24 april 2017 neemt de raadkamer van de correctionele rechtbank van Brussel een beslissing over de in verdenkingstelling van Infrabel voor het ongeval in Buizingen.

Ingevolge een fiscale controle bij HR Rail heeft Infrabel in 2015 een deel van de inkomsten, afkomstig uit bepaalde vrijstellingen van bedrijfsvoorheffing opgenomen in de aangifte van de bedrijfsvoorheffing 2013, terugbetaald. De voogdij-overheid heeft echter positief gereageerd op de vraag van Infrabel om dit te regulariseren via de exploitatiesubsidies, gezien de neutraliteit van de wetgeving m.b.t. het economisch relanceplan op het financieel resultaat van Infrabel niet werd gerespecteerd. Uit voorzichtigheid blijft de provisie aangelegd voor de aanslagjaren 2014 en 2015 behouden.

In 2016 heeft Ixilio een dagvaarding ontvangen van Nethys NV. Nethys NV vraagt een uitspraak ten gronde voor de nietigverklaring van de verkoop van de bedrijfsactiviteit 'B-Telecom' aan Eurofiber.



## 6. Onderzoek en Ontwikkeling

---

Dankzij zijn lidmaatschap bij verschillende internationale organisaties, profiteert Infrabel van de innovaties op internationaal vlak die voortvloeien uit onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma's. In de mate van het mogelijke zet de onderneming deze ontwikkelingen om in haar eigen operationele werking. Bovendien stimuleert Infrabel de toepassing van interne innovatieve ideeën in zijn industriële processen.



## 7. Consolidatiekring

---

Infrabel beschikt eind 2016 over zes dochterondernemingen waarin het een meerderheidsparticipatie bezit:

- TUC RAIL NV actief op het vlak van studies en spoorinfrastructuurwerken;
- Creosoteerwerf van Brussel NV die actief is op het vlak van het impregneren van dwarsliggers;
- SPV Brussels Port NV;
- SPV Zwankendamme NV;
- SPV 162 NV<sup>5</sup>;
- Ixilio NV dat gespecialiseerde interne of externe profielen, hoofdzakelijk op IT-vlak, ter beschikking stelt van Infrabel of derde partijen.

We verwijzen naar punt 1.3 hierboven voor de fusie tussen TUC RAIL NV en Ixilio NV die op 2 januari 2017 plaatsvond, en voor de geplande aankoop van de aandelen TUC RAIL in handen van Transurb NV.

Infrabel bezit bovendien diverse deelnemingen in:

- HR Rail NV van publiek recht dat, overeenkomstig het koninklijk besluit van 11 december 2013, de juridische werkgever is van alle personeelsleden;
- Alpha Cloud NV dat oplossingen biedt voor de bewaring en back-up van computergegevens in het Data Center in Muizen (Mechelen);
- de CVBA Greensky, CVBA SPS Fin en Ed. Proj. Rho. NV (het vroegere Black Swan Solar II), alle drie opgericht in het kader van projecten voor alternatieve energie;
- de VZW Liège Carex die studies uitvoert over de bouw van een trimodale terminal (lucht, HST en weg) in Liège Airport.

In het kader van een algemene kapitaalverhoging bij Greensky nam ook Infrabel deel en verhoogde het de participatie in Greensky met € 752.100,00. Het aandeelhouderspercentage van 10% bleef ongewijzigd. In 2016 werd besloten om het ene aandeel in Ed. Proj. Rho. NV in de loop van 2017 te verkopen aan de meerderheidsaandeelhouder.

Infrabel is lid van drie Europese Economische Samenwerkingsverbanden (EESV);

- de EESV Rail Freight Corridor North Sea - Mediterranean;
- de EESV Corridor Rhine-Alpine;
- de EESV Rail Freight Corridor North Sea – Baltic, die werd opgericht in 2016

---

<sup>5</sup> De drie SPV zijn projectmaatschappijen die de vroegere NMBS-Holding heeft opgericht in het kader van de prefinanciering van verschillende investeringsprojecten door de Gewesten.

Deze EESV hebben als voorwerp de bevordering en ontwikkeling van het goederenvervoer over het spoor.

Via de dochterondernemingen heeft Infrabel ook onrechtstreekse deelnemingen in:

- Woodprotect NV;
- Rail Facilities NV;
- de VZW Euro Carex; en
- Eurostation NV.

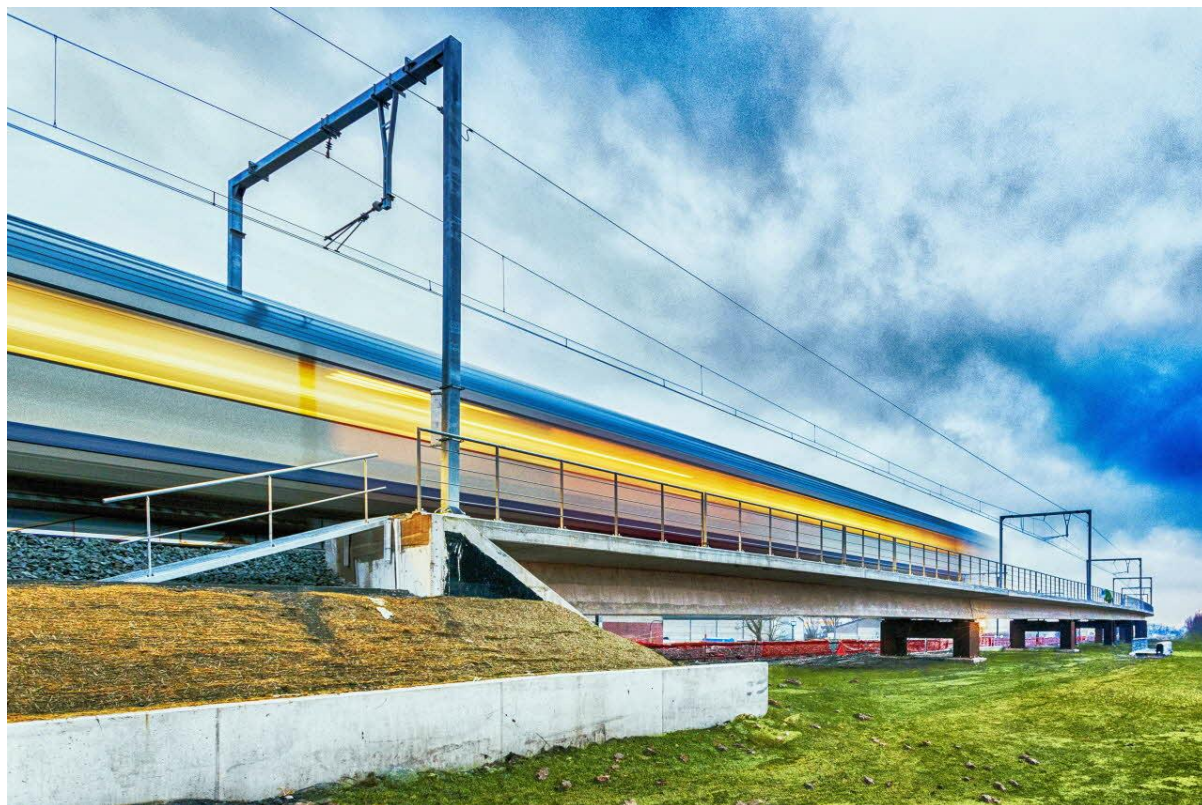
We verwijzen naar het bovenstaande punt 1.3 voor de geplande verkoop van het Eurostation aandeel in handen van TUC RAIL.

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

## 8. Corporate governance

---

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





# B. Financiële gegevens

## 1. Resultatenrekening

	31/12/2016	31/12/2015
Omzet	954.026.806,59	976.802.309,70
Exploitatiesubsidies	182.187.329,91	243.694.623,87
Geproduceerde vaste activa	468.568.831,61	449.469.571,91
Overige bedrijfsopbrengsten	13.488.247,81	38.241.284,46
<b>Bedrijfsopbrengsten vóór kapitaalsubsidies</b>	<b>1.618.271.215,92</b>	<b>1.708.207.789,94</b>
Aankopen handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	-227.708.756,33	-195.601.348,81
Diensten en diverse goederen	-1.256.926.345,53	-1.320.740.355,28
Personeelskosten	-60.271.938,71	-73.853.865,75
Andere bedrijfskosten	6.378.068,75	-70.974.548,75
<b>Bedrijfskosten vóór afschrijvingen en bijzondere waardevermindervingsverliezen</b>	<b>-1.538.528.971,82</b>	<b>-1.661.170.118,59</b>
<b>Bedrijfsresultaat vóór kapitaalsubsidies, afschrijvingen en bijzondere waardevermindervingsverliezen</b>	<b>79.742.244,10</b>	<b>47.037.671,35</b>
Kapitaalsubsidies	599.263.964,61	624.856.563,34
Afschrijvingen en bijzondere waardevermindervingsverliezen	-623.563.059,36	-647.037.600,60
<b>Bedrijfsresultaat</b>	<b>55.443.149,35</b>	<b>24.856.634,09</b>
Financiële opbrengsten	127.218.760,53	168.673.135,46
Financiële kosten	-224.772.724,72	-250.613.474,47
Deel in het netto-resultaat van de investeringen opgenomen volgens de vermogensmutatiemethode	-414.628,73	-273.461,25
<b>Resultaat voor belastingen</b>	<b>-42.525.443,57</b>	<b>-57.357.166,17</b>
Belastingen	-620.447,19	-4.435.977,82
<b>Netto resultaat</b>	<b>-43.145.890,76</b>	<b>-61.793.143,99</b>
Actuariële verschillen op verplichtingen na uitdiensttreding	-15.228.835,58	21.455.696,20
Aandeel in de niet-gerealiseerde resultaten van investeringen opgenomen volgens de vermogensmutatiemethode	-1.263.149,48	1.212.828,15
<b>Subtotaal van de elementen die niet naar de resultatenrekening kunnen geherklasseerd worden in toekomstige periodes</b>	<b>-16.491.985,06</b>	<b>22.668.524,35</b>
<b>Totaal van de niet-gerealiseerde resultaten</b>	<b>-16.491.985,06</b>	<b>22.668.524,35</b>
<b>Totaal van de gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten</b>	<b>-59.637.875,82</b>	<b>-39.124.619,65</b>
Totaal van de gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten toe te rekenen aan:		
Aandeelhouders van de Groep	-59.931.849,14	-39.532.827,20
Minderheidsbelangen	293.973,32	408.207,55

## **Bedrijfsresultaat voor kapitaalsubsidies, afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingverliezen**

Het boekjaar 2016 wordt afgesloten met een Bedrijfsresultaat voor kapitaalsubsidies, afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingverliezen van 79,7 miljoen €, tegenover 47,0 miljoen € in 2015, een stijging met 32,7 miljoen €.

Deze evolutie wordt verklaard door:

- een daling van de bedrijfskosten met 122,6 miljoen €,
- gedeeltelijk gecompenseerd door een daling van de bedrijfsopbrengsten met 89,9 miljoen €.

De daling van de bedrijfsopbrengsten met 89,9 miljoen € kan worden verklaard door:

- een daling van de omzet met 22,8 miljoen €,
- een daling van de overige bedrijfsopbrengsten met 24,7 miljoen €,
- een daling van de exploitatiesubsidies met 61,5 miljoen €,
- gedeeltelijk gecompenseerd door een stijging van de geproduceerde vaste activa met 19,1 miljoen €.

De daling van de bedrijfskosten met 122,6 miljoen € kan worden verklaard door de volgende elementen:

- een stijging van de aankopen handelsgoederen, grond- en hulpstoffen met 32,1 miljoen €,
- gedeeltelijk gecompenseerd door een daling van de diensten en diverse goederen met 63,8 miljoen €,
- een daling van de personeelskosten met 13,6 miljoen € en
- een daling van de andere bedrijfskosten met 77,3 miljoen.

De daling van de andere bedrijfskosten is voornamelijk het gevolg van de terugnames op voorzieningen (-53,9 miljoen €) en op waardeverminderingen (-23,0 miljoen €).

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

De afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingverliezen bedroegen 623,6 miljoen €, een daling van 23,5 miljoen € ten opzichte van 2015. De afschrijvingen op kapitaalsubsidies bedroegen 599,3 miljoen €, een daling van 25,6 miljoen €.

De financiële resultaten zijn negatief ten belope van 97,6 miljoen € en zijn gedaald met 15,7 miljoen € ten opzichte van 2015. De financiële opbrengsten ten belope van 127,2 miljoen €, waarvan interestopbrengsten voortvloeiend uit de beleggingen voor 32,5 miljoen €, 40,5 miljoen € ten gevolge van reële waarde aanpassingen, 54,0 miljoen € omrekeningsverschillen en 0,2 miljoen overige financiële opbrengsten. De financiële lasten ten belope van 224,8 miljoen €, waarvan 83,6 miljoen € eigenlijke financiële lasten voortvloeiend uit de schulden, 112,8 miljoen € reële waarde aanpassingen, 27,3 miljoen € omrekeningsverschillen op financiële schulden en 1,1 miljoen € overige financiële kosten.

Het aandeel in het netto resultaat van de investeringen opgenomen volgens de vermogensmutatiemethode is negatief ten belope van 0,4 miljoen € (2015: 0,3 miljoen €).

Dit leidt tot een netto resultaat van -43,1 miljoen € (2015: -61,8 miljoen €).

De niet-gerealiseerde resultaten, ten belope van -16,5 miljoen € (2015: 22,7 miljoen €), zijn het gevolg van de actuariële verschillen op de verplichtingen na uitdiensttreding zowel bij Infrabel als bij HR Rail.

Het totaal van de gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten bedraagt -59,6 miljoen € voor het boekjaar 2016 ten opzichte van -39,1 miljoen € voor het boekjaar 2015.

## 2. Balans

	31/12/2016	31/12/2015
Immateriële vaste activa	1.492.852.638,96	1.490.265.013,71
Materiële vaste activa	17.614.711.335,42	17.329.042.895,02
Terreinen	1.605.933.380,10	1.605.831.498,88
Gebouwen	469.378.454,78	426.895.040,32
Spoorwegconstructies	5.061.380.126,69	4.885.704.102,62
Spoorweginfrastructuur	7.166.532.537,76	6.605.539.470,94
Rollend spoorwegmaterieel	77.590.216,97	80.878.790,46
Diverse installaties en uitrustingen	539.814.122,21	477.700.381,01
Vaste activa in aanbouw	2.694.082.496,91	3.246.493.610,79
Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat	11.965.324,80	13.888.103,01
Overige financiële vaste activa	599.248.990,87	578.397.896,40
Vorderingen op meer dan één jaar	1.143.930.849,56	1.069.707.649,78
Afgeleide financiële instrumenten	42.517.959,80	26.216.146,19
Uitgestelde belastingen	0,00	6.440,40
<b>Vaste activa</b>	<b>20.905.227.099,41</b>	<b>20.507.524.144,51</b>
Voorraden	247.481.386,27	252.952.818,25
Handels- en overige vorderingen	424.613.382,44	521.663.732,78
Afgeleide financiële instrumenten	0,00	0,00
Termijndeposito's	173.200.338,37	0,00
Geldmiddelen en kasequivalenten	193.682.544,75	176.304.703,65
<b>Vlottende activa</b>	<b>1.038.977.651,83</b>	<b>950.921.254,68</b>
<b>Activa bestemd voor verkoop</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Totaal actief</b>	<b>21.944.204.751,24</b>	<b>21.458.445.399,19</b>
Kapitaal	982.580.391,67	982.580.391,67
Uitgiftepremies	299.317.752,80	299.317.752,80
Geconsolideerde reserves	-121.227.967,86	-60.817.280,60
<b>Eigen vermogen van de groep</b>	<b>1.160.670.176,61</b>	<b>1.221.080.863,87</b>
Belangen van derden	4.644.585,08	4.350.611,76
<b>Totaal eigen vermogen</b>	<b>1.165.314.761,69</b>	<b>1.225.431.475,62</b>
Schulden uit personeelsbeloningen	179.855.343,72	164.671.196,12
Voorzieningen	41.993.263,13	46.153.340,30
Financiële schulden	2.956.652.566,41	3.220.109.021,82
Afgeleide financiële instrumenten	49.649.273,57	66.579.734,98
Uitgestelde belastingen	0,00	0,00
Overige schulden	588.480.622,38	575.544.130,07
Kapitaalsubsidies	14.923.910.789,04	14.613.950.343,56
<b>Niet courante passiva</b>	<b>18.740.541.858,25</b>	<b>18.687.007.766,85</b>
Schulden uit personeelsbeloningen	83.440.596,16	79.366.366,03
Voorzieningen	62.652.570,23	61.396.214,49
Financiële schulden	484.650.754,39	57.389.055,56
Afgeleide financiële instrumenten	10.197.992,28	8.797.283,05
Handelsschulden	634.072.834,81	617.752.319,70
Belastingen en andere taken	23.840.676,40	21.658.003,21
Sociale schulden	10.139.772,27	11.555.873,30
Kapitaalsubsidies	554.163.993,10	512.277.876,84
Overige schulden	175.188.941,66	175.813.164,54
<b>Courante passiva</b>	<b>2.038.348.131,30</b>	<b>1.546.006.156,72</b>
<b>Schulden mbt activa aangehouden voor verkoop</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Totaal eigen vermogen en passiva</b>	<b>21.944.204.751,24</b>	<b>21.458.445.399,19</b>



Het geconsolideerde balanstotaal van de Groep op 31.12.2016 bedraagt 21.944,2 miljoen €, een stijging van 485,7 miljoen € tegenover vorig jaar.

De balansstructuur blijft gekenmerkt door een belangrijk deel vaste activa (20.905,2 miljoen €). Dit zijn voornamelijk materiële vaste activa (17.614,7 miljoen €), maar ook immateriële vaste activa (1.492,9 miljoen €), waaronder het exploitatierecht (1.195,1 miljoen €), financiële vaste activa (611,2 miljoen €), vorderingen op lange termijn (1.143,9 miljoen €) en afgeleide financiële instrumenten (42,5 miljoen €).

De stijging van de materiële vaste activa met 285,7 miljoen € is toe te schrijven aan de gerealiseerde investeringen in 2016.

De overige financiële activa en overige vorderingen op lange termijn stijgen met respectievelijk 20,8 miljoen € en 74,2 miljoen € in vergelijking met 2015.

De rest van de activa wordt gevormd door de vlottende activa (1039,0 miljoen €) die voor 424,6 miljoen € bestaan uit vorderingen, voor 247,5 miljoen € uit voorraden, voor 193,7 miljoen € uit geldmiddelen en kasequivalenten en voor 173,2 miljoen € uit termijndeposito's.

Het passief wordt gevormd door 1.165,3 miljoen € eigen vermogen, waarvan 4,6 miljoen € aan belangen van derden, en voorts 18.740,5 miljoen € aan niet courante verplichtingen en voor 2.038,3 miljoen € aan courante verplichtingen.

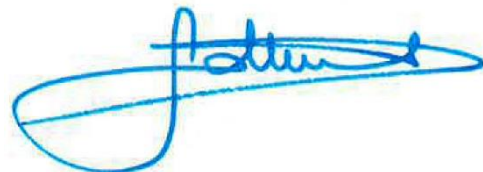
De niet courante en courante verplichtingen bestaan uit kapitaalsubsidies voor 15.478,1 miljoen €, financiële schulden met inbegrip van de afgeleide financiële instrumenten voor 3.501,1 miljoen €, 367,9 miljoen € voorzieningen en schulden uit personeelsbeloningen en de andere schulden, zoals handelsschulden, sociale schulden, belastingen en overige schulden, voor een totaal van 1.431,7 miljoen €.

Opgesteld te Brussel op 25 april 2017

Namens de raad van bestuur,



Herman De Bode  
Voorzitter raad van bestuur



Luc Lallemand  
Gedelegeerd bestuurder