

GECONSOLIDEERD JAARVERSLAG 2018

AAN DE AANDEELHOUDERS



INFRABEL
Right On Track

**GECONSOLIDEERD JAARVERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR
AAN DE ALGEMENE VERGADERING VAN AANDEELHOUDERS VAN 15 MEI 2019**

Dit jaarverslag wordt vastgesteld overeenkomstig artikel 119 van het Wetboek van Vennootschappen en artikel 27 van de wet van 21 maart 1991 houdende 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 2018.



Inhoudstafel

Toestand van de Groep	1
1. ONZE PRIORITEITEN STAAN CENTRAAL IN DE MARKANTE GEBEURTENISSEN	2
2. POSITIONNERING VAN DE GROEP.....	47
3. BELANGRIJKE GEBEURTENISSEN NA HET AFSLUITEN VAN HET BOEKJAAR.....	48
4. OMSTANDIGHEDEN DIE EEN BELANGRIJKE INVLOED OP DE ONTWIKKELING VAN ONDERNEMINGEN KUNNEN HEBBEN	49
5. RISICO'S WAARAAN DE GROEP IS BLOOTGESTELD.....	52
6. ONDERZOEKEN ONTWIKKELING.....	59
7. DOCHTERONDERNEMINGEN.....	60
Financiële gegevens	62
1. RESULTATENREKENING	63
2. BALANS.....	66
Corporate governance.....	68

FOTO (vorige pagina)

“Verdeler ES” die in realtime de stroomvoorziening van de bovenleidingen beheert

TOESTAND VAN DE GROEP



FOTO

Medewerker van het ICT Control Center (ICC) die zorgt voor de "monitoring" van de IT-infrastructuur

1. ONZE PRIORITEITEN STAAN CENTRAAL IN DE MARKANTE GEBEURTENISSEN

Dit eerste hoofdstuk van het jaarverslag brengt een chronologisch relaas van de markante gebeurtenissen van 2018 en linkt deze aan de strategische prioriteiten van Infrabel uit het ondernemingsplan 2017-2020.



Veiligheid voorop



Treinen op tijd



Een spoornet voor alle treinen van morgen



Een financieel gezond bedrijf



Op één lijn met de samenleving





EEN SCHOOL VOOR SPOORBEROEPEN

Op 25 januari 2018, gaf Infrabel het startschot voor de bouw van de Infrabel Academy in Molenbeek. Met deze campus – die uniek is in België – wil het bedrijf al zijn medewerkers de kans bieden om zich bij te scholen. Bovendien kan Infrabel zo twee grote uitdagingen het hoofd bieden: een grotere inzet van nieuwe technologieën en een doeltreffende kennisoverdracht. Elk jaar gaan er immers bij Infrabel een groot aantal medewerkers met pensioen en de nieuwe medewerkers die hen vervangen, moeten uiteraard opgeleid worden.

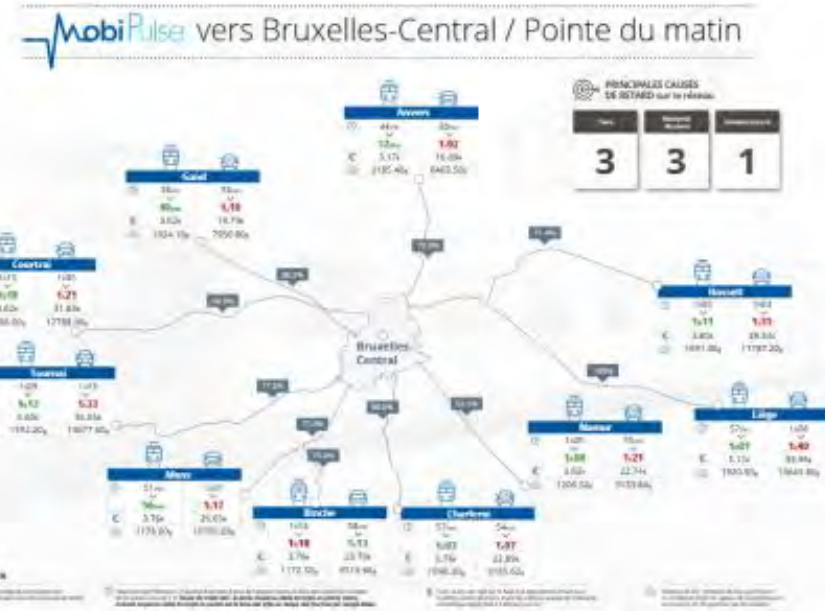


De keuze viel op de site Brussel-West, een vlot bereikbare site die strategisch gelegen is in hartje Brussel. Infrabel Academy ligt immers op de lijn 28, op amper enkele minuten sporen van Brussel-Zuid. Maar dit project sluit ook aan bij een ambitieus programma onder leiding van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de gemeente Molenbeek om een nieuwe dynamiek tot stand te brengen in een wijk die volop wordt gerenoveerd. Infrabel is een onderneming die de vinger aan de pols van de samenleving houdt en draagt dan ook graag zijn eigen steentje bij aan dit mooie avontuur.

De bouw van de hoofd- en bijgebouwen zou tegen eind 2020 klaar moeten zijn en is goed voor een investering van €20 miljoen. Op termijn zullen er meer dan 500 theoretische en praktische opleidingen, specifiek rond spoorberoepen, gegeven worden. Deze accommodatie biedt (toekomstige) medewerkers van Infrabel de kans zich in alle veiligheid verder te bekwamen, in haast levensechte situaties en in dezelfde omgeving als op het terrein.



INFRABEL BRENGT MOBIPULSE UIT



MobiPulse bestaat uit een eenvoudige en makkelijk leesbare kaart die tweemaal per dag wordt bijgewerkt. Deze 'barometer' geeft de pendelaars een duidelijk overzicht van de stiptheid van het treinverkeer tijdens de ochtend- en avondspits.

MobiPulse is sinds februari beschikbaar op de website van Infrabel en geeft ook een betrouwbare schatting van de gemiddelde rittijden op de belangrijkste verkeersassen in Brussel en de provinciesteden. Dit initiatief moet zo dicht mogelijk aansluiten bij de ervaring van de pendelaar. Het is tevens een eerste stap in de richting van een meer open beleid voor gegevensverspreiding bij In-

frabel.

Concreet verzamelt MobiPulse verschillende parameters:

- **De gemiddelde rittijden en stiptheidspercentages:** voor de ochtendspits (tussen 6 en 9 uur) gebeurt de berekening op basis van de vertrektijden van de treinen in 9 grote Belgische stations (Namen, Luik, Charleroi, Bergen, Doornik, Antwerpen-Centraal, Gent-Sint-Pieters, Kortrijk en Hasselt) naar Brussel-Centraal. Voor de avondspits (tussen 16 en 19 uur) wordt hetzelfde principe toegepast, maar in de tegenovergestelde richting en enkel voor het snelle treinverkeer;
- **De vergelijking met het wegverkeer:** MobiPulse toont de gemiddelde reistijd met de auto voor een gelijkaardig traject tijdens dezelfde piekuren. Het systeem baseert zich hiervoor op Google Maps;
- **De kost en de ecologische voetafdruk:** de kaart biedt relevante informatie over de kostprijs en de CO2-uitstoot van elke vervoerwijze voor elk traject;
- **De incidenten:** er is een overzicht beschikbaar van de belangrijkste incidenten die het treinverkeer op het hele Belgische spoorweginet verstoorden.



2018, EEN JAAR IN HET TEKEN VAN HET GEN

HERVATting VAN DE WERKEN OP DE LIJN L161 BRUSSEL - OTTIGNIES...

Op 28 maart 2018 werden de werken aan het GEN hervat in aanwezigheid van premier Charles Michel, federaal minister van Mobiliteit, François Bellot, en de CEO van Infrabel, Luc Lallemand. Met het Gewestelijk Expressnet wil Infrabel het aanbod voor de reizigers uitbreiden en verbeteren door vijf grote spoorassen binnen een straal van 30 kilometer rond Brussel viersporig te maken. Het snelle verkeer kan zo op de middelste sporen rijden, terwijl lokale treinen de buitenste sporen gebruiken.

In overleg met de NMBS koos Infrabel er voor om de werken lijnvak per lijnvak uit te voeren. Zo werd het startschot voor de werken gegeven op lijn 161 (Brussel-Ottignies), tussen het station van Watermaal en de inrit van Terhulpen. Als dit 9 kilometer lange spoorgedeelte viersporig gemaakt zal zijn, komt dit zowel de exploitatie als het reizigerscomfort ten goede. De uitdaging voor Infrabel en TUC RAIL bestaat erin deze werken uit te voeren zonder dat de regelmaat van het treinverkeer hieronder lijdt en het treinverkeer onderbroken wordt. Een enorme uitdaging, want de oude en nieuwe sporen zullen elkaar moeten kruisen! De ingebruikname is gepland voor 2024.





... OPDRACHT VOLBRACHT IN VLAANDEREN!

Ook in het noorden van het land was 2018 een belangrijk jaar met de effectieve ingebruikname in de loop van november van de twee vernieuwde middelste sporen tussen Anderlecht en Sint-Katherina-Lombeek. Deze etappe betekent meteen ook de voltooiing van het GEN in Vlaanderen. Na de lijnen 96N (Brussel-Halle) en 36N (Brussel-Leuven) beschikt nu ook de lijn 50A/C over vier sporen voor de verbinding tussen Brussel en Denderleeuw. De werkzaamheden gingen van start in 2008 in het kader van het Brusselse GEN-project dat bedoeld is om de mobiliteit van en naar Brussel te verbeteren.

Tijdens de 10 jaar durende werken investeerde Infrabel € 540 miljoen in het GEN en plaatste de onderneming 1.500.000 ton ballast, 100.000 dwarsliggers, 28 nieuwe seinketen en evenveel wissels. Infrabel bouwde ook een nieuw onderstation in Dilbeek om de bovenleidingen van elektriciteit te voorzien, plaatste 80 nieuwe seinen en bouwde, vernieuwde of deed aanpassingen aan 50 bruggen. Met het oog op een modern beheer van deze assets plaatste Infrabel meer dan 2.000 camera's en 230 anti-intrusiesystemen.

Daarnaast besteedde Infrabel een bijzondere aandacht aan het milieu en de buurtbewoners. De onderneming bouwde 8 kilometer geluidswerende muren om de geluidshinder te beperken, legde een fietspad aan om de zachte mobiliteit langs het traject aan te moedigen en plantte 20 hectare bomen ter compensatie voor de bomen die werden gekapt om de nodige ruimte te geven voor de werf.



THE FLOOR: JONGEREN SENSIBILISEREN VIA VIRTUAL REALITY

Op 5 maart 2018 kon de Vlaamse Stichting Verkeerskunde in Gent kennismaken met een uniek realistisch virtueel experiment rond spoorlopen. Het niet naleven van de verkeersregels langs de sporen blijft ondanks de inspanningen van Infrabel, de politie en Securail (NMBS) een maatschappelijk probleem.

Voor de nieuwe sensibiliseringsactie 'The Floor' laat Infrabel jongeren plaatsnemen op een vibrerend podium en dompelt het hen onder in een levensechte VR-ervaring om hen bewust te maken van de gevaren van spoorlopen. Er kunnen tot 50 mensen tegelijk plaatsnemen op The Floor. De deelnemers krijgen een 360°-film te zien en kruipen zo in de huid van iemand die de verkeersregels langs de sporen niet respecteert. De gevolgen laten zich raden.





NIEUWE BRUG IN BRUGGE IN AMPER TWEE DAGEN TIJD OP ZIJN PLAATS

Tijdens het weekend van 10 maart leverden de teams van Infrabel een indrukwekkend technisch huzarenstukje. Dankzij een ongelooflijke krachttoer kregen de vele technici de nieuwe 50 meter lange stalen loopbrug in Brugge in amper 48 uur tijd op zijn plaats. De werkzaamheden werden uitgevoerd in het kader van de aanleg van een derde spoor tussen Brugge en Dudzele, dat het toenemende treinverkeer van en naar de kust moet opvangen



De 50 meter lange en bijna 800 ton zware constructie werd in de maanden ervoor gemonteerd in een naburige weide. Met behulp van mobiele platformwagens werd de brug op vrijdag 9 maart om 12 uur 's middags opgetild en naar zijn definitieve locatie gebracht. In twee dagen tijd werd de oude spoorbrug weggenomen en vervangen door de nieuwe boogbrug. De medewerkers van Infrabel voerden deze spectaculaire werken volgens een bijzonder strakke timing uit. Het treinverkeer moest die maandagochtend namelijk opnieuw worden hervat, om de verbintenissen met onze klanten na te komen.



EEN VERNIEUWDE INFRASTRUCTUUR TUSSEN OTTIGNIES EN LEUVEN

Van 6 tot 16 april voerde Infrabel grote vernieuwingswerken uit aan de infrastructuur tussen Ottignies en Leuven (lijn 139). Er waren 300 technici, 10 miljoen euro en 9 dagen nodig om een dertigtal kilometer spoorstaven te vervangen, 8 spoorwegovergangen en 5 wissels te vernieuwen, en 2,5 kilometer bovenleidingskabels te leggen.

Tezelfdertijd voert Infrabel werken uit om de spoorstaven op de lijn 144 tussen Gembloux en Auvellais te vervangen. Voor deze werf, goed voor een budget van ongeveer 2 miljoen euro, werd een dertigtal mensen ingeschakeld. Om de werken zo vlot mogelijk te laten verlopen, werd in overleg met onze partners en klanten beslist om het spoor volledig buiten dienst te stellen.

Twee vrouwen hadden de leiding over deze grootschalige werf. “Als ingenieur werken we in een typisch mannelijke wereld, maar daar staan wij eigenlijk niet bij stil. Infrabel draagt diversiteit hoog in het vaandel. We zien dit project als een grote uitdaging en het is fantastisch om het resultaat van ons werk met eigen ogen te zien”, merken ze op.



500 DEELNEMERS VOOR DE EERSTE EKIDEN

Op zaterdag 2 juni organiseerde Infrabel in het kader van zijn CSR- en welzijnsbeleid voor het eerst zijn eigen sportevenement: de Infrabel Ekiden! Op de historische site van Ronet (Namen) stonden 48 teams van elk 6 lopers aan de start, die samen een aflosingsmarathon in etappes van 5 of 10 kilometer aflegden in het natuurschoon rond het LCI.

Na afloop keerde het winnende team naar huis terug met een trofee, een ontwerp van een medewerker van Infrabel, en mag het die bijhouden tot de volgende editie. Verder waren er nog prijzen voor de beste sportprestaties in team en individueel, de leukste groepsfoto, de origineelste T-shirt en de leukste teamnaam. Ook was er bij de prijsuitreiking veel lof voor de prestaties van alle deelnemer en de fair play die er tijdens dit evenement heerste.





OVERSTROMINGEN TUSSEN LEUVEN EN BRUSSELS AIRPORT: EEN KNAP STAAL-TJE SAMENWERKING

Op 24 mei trokken verschillende hevige onweders en stortbuien over ons land die her en der op het spoornet heel wat wateroverlast veroorzaakten. Dankzij de

tussenkomst van de technische ploegen ter plaatse konden de meeste problemen snel worden opgelost. Problematischer was echter de situatie op de lijn Leuven-Brussels Airport, die ter hoogte van de bocht van Nossegem onder een modderstroom bedolven werd.

De brandweer, en later de technische ploegen en aannemers van Infrabel, werkten dag en nacht om de infrastructuur te herstellen. Eerst moest al het water weggepompt en de modderige ballast verwijderd worden. Daarna moesten ze twee lijnvakken van 400 en 600 meter lang volledig ontmantelen en 4000 ton ballast aanvoeren om een nieuwe bedding aan te leggen. Dan konden de spoorstaven, dwarsliggers en seinkabels op de bedding gelegd worden.

De ploegen van Infrabel, de aannemers en skeyes (de werf lag immers vlakbij de landingsbanen van Brussels Airport) werkten nauw samen om dit titanenwerk in een recordtijd (12 dagen) en volgens planning uit te voeren

FOTO

Crisisoefening (Noord-Zuidverbinding)





BRUSSEL: EEN GERENOVEERDE, BEVEILIGDE EN DUURZAME NOORD-ZUIDVERBINDING

De vernieuwingswerken aan de Noord-Zuidverbinding duurden 4 jaar. De werken vonden hoofdzakelijk 's nachts of tijdens het weekend plaats, zodat er nauwelijks impact was op de regelmaat van het treinverkeer.

EEN VENTILATIESYSTEEM MET EEN VERMOGEN VAN 315 KW PER TURBINE

In 2014 startte Infrabel met de modernisering van de tunnel van de Brusselse Noord-Zuidverbinding om te voldoen aan de modernste eisen op het vlak van veiligheid en betrouwbaarheid. Meer in het bijzonder werden er in nauwe samenwerking met de hulpdiensten van Brussel drie nieuwe noodtoegangen aangelegd. Daarnaast kwam er vier km nieuwe waterleiding en werden er vijftien kasten uitgerust met noodmateriaal voor de brandweer geplaatst. Om de reizigers bij een brand vlotter te evacueren, werden meer dan elf kilometer dienstpaden aangelegd.

Er werd heel wat bijkomende bewakingsapparatuur en lichtgevende signalisatie geplaatst. De tunnel is nu uitgerust met 1.200 verlichtingstoestellen en een honderdtal camera's; er werden tevens 80 nood telefoons geïnstalleerd. Deze apparatuur wordt vanuit een controlepost (de Brussels Control Room) in de kantoren van het station Brussel-Zuid bediend. In het kader van deze moderniseringswerken werd in de tunnel een nieuw ventilatiesysteem geïnstalleerd en kwamen er brandwerende muren (8500 m² totale oppervlakte) die zorgen voor een afscheiding tussen de drie kokers van de spoorverbinding. De tunnel is nu uitgerust met branddetectiesystemen die op basis van 12 km glasvezelkabel de evolutie van de temperatuur opvolgen.

UNIEKE RAMPOEFENING VOOR HET BEHALEN VAN DE CERTIFICERING DOOR DE DVIS

Na de installatie van de nieuwe ventilatie en andere aanpassingen vond op het einde van het jaar de grootste rampoefening in de geschiedenis van de Brusselse Noord-Zuidverbinding plaats. Het was een gelegenheid voor Infrabel, de brandweer, de medische en sociale diensten, de Federale Spoorwegpolitie, de diensten van de DIRCO, de lokale politie en Securail om er gezamenlijk de nieuwe veiligheidsuitrustingen en de samenwerking tussen de partners en de evacuatie- en interventieprocedures te testen.

Meer dan 200 figuranten en tientallen hulpverleners namen deel aan deze essentiële fase in de certificering van de nieuwe veiligheidsuitrusting van de Noord-Zuidverbinding door de DVIS (Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen).



ALGEMENE VERORDENING GEGEVENSBESCHERMING

De GDPR of AVG, die op 25 mei 2018 officieel van kracht werd, legt een nieuw wettelijk kader vast voor de verwerking van persoonsgegevens. Deze Verordening van de Europese Unie is onder meer van toepassing op bedrijven die beschikken over persoonlijke informatie over hun werknemers, leveranciers en klanten. Als feitelijke werkgever en verantwoordelijke voor de verwerking van persoonsgegevens heeft Infrabel de nodige schikkingen getroffen om te voldoen aan de nieuwe reglementering via de aanstelling van een Data Protection Officer (DPO), belast met de bescherming van de persoonsgegevens, en via drie praktische tools:

1. **Privacybeleid van Infrabel:** deze tekst heeft tot doel om de werknemers te informeren over de regels die ze moeten naleven wanneer ze in het kader van hun professionele taken en plichten persoonsgegevens verwerken;
2. **Charter voor de privacybescherming:** het charter beschrijft het kader dat de bescherming van de persoonsgegevens binnen Infrabel garandeert en legt de respectieve rollen en verantwoordelijkheden ter zake binnen het bedrijf vast;
3. **Privacy-informatie voor de werknemers van Infrabel:** in dit document wordt beschreven hoe Infrabel de persoonsgegevens van zijn medewerkers verzamelt, gebruikt en verwerkt, en wat de rechten zijn van de werknemers in het kader van deze Verordening.



REGIO LUIK: EEN JAAR VOL VERWEZENLIJINGEN

HET RÉSEAU EXPRESS LIÉGEAIS OP DE RAILS: SERAING EN OUGRÉE OPENEN DE DANS

Het begon allemaal op 8 juni, de dag waarop Infrabel en de NMBS de nieuwe stopplaatsen Seraing en Ougrée plechtig in gebruik namen. Dit project hoort bij de heropening van de lijn 125A (Luik-Flémalle) voor reizigersverkeer en de aanleg van het REL-netwerk (Réseau Express Liégeois). De werken waren gestart in januari 2018, twee jaar na de beslissing van de NMBS om deze lijn opnieuw open te stellen voor het reizigersverkeer.

Veiligheid is en blijft de absolute prioriteit van Infrabel. Daarom werden de 35 seinen op de lijn 125A uitgerust met het TBL 1+-systeem. Infrabel is bovendien verheugd dat het kan samenwerken met NMBS om het treinaanbod in de regio Luik kan verbeteren. In een tweede fase, vanaf 2021, wordt het REL immers verder uitgebreid met de aanleg van meerdere pendelparkings en de heropening van andere oude stations, zoals Liège-Vivegnis, Coronmeuse en Cheratte.

HEROPENING VAN HET STATION CHAUDFONTAINE

En er was nog meer. Enkele weken later, in september, werd het station van Chaudfontaine na 32 jaar heropend voor reizigersverkeer. Deze stopplaats op de lijn 37 tussen Luik en Aken werd gezamenlijk ingehuldigd door Infrabel en de NMBS.

In februari 2018 startten de ploegen van Infrabel met de werken voor de plaatsing van nieuwe perronranden, ophogingen en perronbekledingen en plaatsten ze alvast een deel van de uitrusting voor de verlichting, de geluidsinstallatie, enz. om het comfort van de reizigers zo veel mogelijk te verbeteren.





TILFF: EEN NIEUWE (LOOP)BRUG BOVEN DE OURTHE

In diezelfde periode startte Infrabel ook een nieuwe werf langs de Ourthe in samenwerking met de Waalse overheidsdienst (SPW). Tegen 2021 krijgt Tilff een gloednieuwe, eigentijdse brug ter vervanging van de huidige brug, die sinds 2007 aan het leger wordt verhuurd. De nieuwe brug, inclusief een speciale loopbrug voor fietsers- en voetgangers om de zachte mobiliteit aan te moedigen, komt over de rivier en de spoorweg.

Infrabel plant ook werken om de veiligheid aan het station van Tilff en de omgeving te verbeteren, te beginnen met de afschaffing van vier overwegen, waaronder die aan het station. Onder de sporen komt er een onderdoorgang naar de perrons voor voetgangers, fietsers en personen met beperkte mobiliteit. De perrons worden bovendien volledig vernieuwd voor een optimaal comfort van de reizigers.

Tijdens een virtueel bezoek aan het eindproject konden de buurtbewoners kennismaken met al deze veranderingen. De buurt informeren over een werf behoort immers ook tot de taken van Infrabel.

HERSTAL: EEN VEILIGER EN DUURZAMERE MOBILITEIT

Om onze reis in de regio Luik rond te maken, houden we halt in Herstal. Omdat mobiliteit, veiligheid en duurzaamheid verankerd zitten in het DNA van de onderneming, nam Infrabel daar in september de nieuwe onderdoorgang in de Rue Jean Lamoureux officieel in gebruik. De onderdoorgang vangt de voormalige overweg en zorgt voor een betere doorstroming van het plaatselijke verkeer.

De werken voor de afschaffing van de overweg waren gestart in de lente van 2016 met de aanleg van een onderdoorgang voor voetgangers en fietsers.

Vervolgens werd de overweg in mei 2018 effectief afgeschaft: er waren enkel nog wat laatste afwerkingen nodig aan de nieuwe kunstwerken.

Deze nieuwe spoorweginfrastructuur is bedoeld om de veiligheid en de stiptheid op de lijn 34 Luik-Hasselt te verhogen. Met dagelijks meer dan 160 treinen tussen Luik en Liers is dit immers een druk bereden traject. Dankzij de werken verloopt de doorstroming van het lokale verkeer, met meer meer ruimte voor de zachte mobiliteit, ook veiliger en vlotter, zodat de levenskwaliteit in de wijken verhoogt.





VEILIGHEID: EEN WERELDPREMEUR IN FRAMERIES

Een voertuig staat stil op de overweg ter hoogte van Frameries (Bergen). Er is een trein in aantocht. Een aanrijding is onvermijdelijk. Een vader en zijn twee kinderen komen om. Deze levensechte crash-test, uitgevoerd op 12 juni in samenwerking met Vias, de brandweer van Bergen, de Federale Spoorwegpolitie en Infrabel stelde alle betrokken diensten in staat om hun teams verder op te leiden.

Voor deze wereldprimeur stelde Infrabel de veiligheid absoluut voorop: het spoor werd buiten dienst gesteld, een ruime zone werd afgesloten en beveiligd, de overwegen op- en afwaarts van de site werden bewaakt door de Spoorwegpolitie en Securail, de lokale politie was ter plaatse, er werden drones ingezet en een lege locomotief werd door een andere, onbemande locomotief voortgeduwd. Er waren negen verschillende veiligheidssystemen voorzien, die vijfmaal op voorhand met succes waren uitgetest om te verzekeren dat de lege locomotief na de aanrijding tot stilstand zou komen

De trein kwam al bij het eerste systeem veilig tot stilstand, 150 meter nadat hij de auto tegen een snelheid van 75 km per uur had aangereden. De hoofdrolspelers waren Crashtestdummies, maar de resultaten van deze wetenschappelijk onderbouwde test liegen er niet om: niemand zou dit ongeval overleefd hebben! Een experiment waarvan de beelden duidelijk tonen hoe belangrijk het is de signalisatie aan overwegen na te leven.





INFRABEL IN DE KIJKER

In 2018 trokken de acties van Infrabel ook de aandacht van de tv-journaals, zelfs tot in het buitenland. Dit toont nog eens dat onze acties echt wel gezien mogen worden! Het zijn keer op keer mooie kansen om onze boodschap uit te dragen.

SPRING MEE TEGEN SPOORLOPEN

Juli en augustus zijn traditioneel ook maanden met heel wat spoorlopers. Tijdens de zomer nemen tienduizenden jongeren de trein om naar een muziekfestival te gaan. Daarom organiseerde Infrabel een originele, digitale sensibiliseringsactie tijdens de grote zomerfestivals in België (Dour, Suikerrock en Pukkelpop): JUMP tegen spoorlopen.



De festivalgangers kregen er de kans om hun eigen digitale verbodsbord "verboden de sporen over te steken" te ontwerpen. Ze konden een originele foto van zichzelf op een trampoline laten nemen, die met de hashtag #NOTRESPASSING delen op de sociale media en er een pin van laten maken.

De bedoeling was om met deze actie zoveel mogelijk zichtbaarheid te krijgen bij ons doelpubliek door de boodschap af te stemmen op onze doelgroep. Tegelijkertijd verspreidde Infrabel de beelden van de campagne op de sociale en klassieke media.

Infrabel voerde ook een uitgebreide sensibiliseringscampagne in De Panne. "The Floor by Infrabel", een trilplatform waarop 50 personen kunnen plaatsnemen en die hen onderdoopt in een virtual reality, was bedoeld om de vakantiegangers aan de Belgische kust bewust te maken van het feit dat spoorlopen levensgevaarlijk is. Elke deelnemer kon een 360°-film bekijken en in de huid kruipen van iemand die beslist om de sporen over te steken op een plaats waar dat verboden is. De gevolgen laten zich raden.

Dit laatste initiatief bleef niet onopgemerkt bij de makers van het programma 'Envoyé spécial' op France 2. De populaire Franse televisiezender stuurde onmiddellijk een reportageteam ter plaatse.

VRT EN RTBF DRAGEN STEENTJE BIJ VOOR MEER VEILIGHEID AAN OVERWEGEN

De Franse zender was niet de enige die belangstelling toonde voor de sensibiliseringsacties van Infrabel. In december droegen twee Belgische zenders hun steentje bij in de sensibilisering rond wegen- en spoorwegveiligheid. Zo wijdde Eén een aflevering van zijn programma 'Kijk uit!' aan de veiligheid van de weggebruikers op overwegen. Het zette vooral de acties van Infrabel bij het grote publiek, zoals The Floor of de spectaculaire crashtest in Frameries, in de verf.

Ook in het RTBF-programma 'Contacts' over verkeersveiligheid kwam deze problematiek aan bod. Niet alleen de gevaren van niet-naleving van de signalisatie in de buurt van overwegen kwamen daarin aan bod, maar ook de – vaak zware – boetes die hieraan vasthangen. Een extra stimulans voor alle weggebruikers om voorzichtig te zijn!

HITTEGOLF EN HERST- EN WINTERPLAN: OOK GEZIEN OP RTBF EN RTL

In de herfst zette de RTBF onze teams opnieuw in de spotlights, namelijk in een uitzending van het tv-programma 'Quel temps', voor de gelegenheid fijntjes getiteld "Garder la ligne en toute saison" ('Een onberispelijke lijn, het hele jaar door'). De openbare omroep wijdde de uitzending aan de impact van de winterkou, vallende bladeren en opgehoopte sneeuw op de spoorinfrastructuur.

Sinds 2016 neemt Infrabel extra maatregelen om het winterplan te versterken. Dit gebeurt in samenwerking met de spooroperatoren: het inzetten van de sneeuwruimploegen 24/24u, het verwarmen van bepaalde spoortoestellen (zoals al gebeurt met sommige wissels), enz. In 2018 werd er ook bij wijze van test een speciaal product op de bovenleiding aangebracht om ijzelvorming tegen te gaan.

Eerder had RTL al een reportage gewijd aan de gevolgen van de zomer en de extreem hoge temperaturen. Een hittegolf, zoals die van de zomer van 2018, kan immers grote gevolgen hebben voor ons spoornet. Zo kunnen spoorstaven onder invloed van de warmte gaan uitzetten, zodat in uiterste gevallen het spoor gaat slingeren en de dwarsliggers en ballast niet meer bestand zijn tegen de te hoge spanning. De commerciële zender vond het, terecht, belangrijk om zijn kijkers te informeren over de acties die Infrabel onderneemt om de veiligheid op het spoornet te garanderen.





EEN KLASSIEKE LIJN VOLLEDIG UITRUSTEN MET ETCS: INFRABEL DEED HET!

In 2018 werd, voor de eerste maal, een klassieke Belgische spoorlijn uitgerust met het veiligheidssysteem ETCS (European Train Control System)-niveau 2. Een primeur die was weggelegd voor lijn 73, tussen De Panne en Diksmuide. Meer dan 70 medewerkers van verschillende diensten werkten samen aan de realisatie van dit project, dat ongevallen door overdreven snelheid of door seinvoorbijrijdingen zal helpen voorkomen.

Met ETCS kan de snelheid en positie van een trein immers automatisch en voortdurend gecontroleerd worden, waardoor de trein kan worden afgeremd als die te snel zou rijden. ETCS bezorgt de treinbestuurder ook alle informatie die hij nodig heeft om altijd veilig te kunnen rijden. Op termijn zal de laterale seininrichting door dit systeem kunnen worden afgeschaft.

INFRABEL, PIONIER IN EUROPA

In 2009 rustte Infrabel de hogesnelheidslijn naar de Nederlandse grens uit met ETCS 2. Dat was toen een wereldprimeur voor een grenslijn tussen twee landen! Infrabel is vastberaden om veiligheid altijd centraal te stellen in zijn bedrijfsvoering. Het bleef dan ook grote inspanningen leveren om het spoornet almaar veiliger te maken. Met de lijn 73 nam Infrabel de eerste spoorlijn buiten het HSL-net in gebruik die volledig met niveau 2 "Full Supervision" is beveiligd, in combinatie met een klassieke seininrichting.

SAFETY FIRST

Voor de beveiliging van het spoornet heeft Infrabel de duidelijke wil om een voorbeeldrol te blijven spelen door zijn inspanningen voort te zetten en zo Europees koploper inzake spoorveiligheid te blijven. Sinds 2011 beschikt het bedrijf over een ETCS-Masterplan om stap voor stap het hele spoornet uit te rusten met het veiligheidssysteem ETCS.

ETCS MASTERPLAN

	km in dienst	km voorzien	% uitgerust
ETCS1 FS	1.381	2.231	62%
ETCS2	30	2.835	1%
ETCS1 LS	0	1.187	0%
ETCS1+2	142	142	100%
TOTAAL	1.553	6.399	24%





HONDERD GEITEN EN SCHAPEN IN DIENST BIJ INFRABEL

Sommige spoorbermen zijn moeilijk toegankelijk, waardoor machinaal maaien niet kostenefficiënt meer is. Infrabel startte daarom in de zomer van 2018 een proefproject op: 100 “ervaringsdeskundigen”, 85 schapen en 15 geiten, werden ingezet om de berm in Muizen te begrazen.

Al geruime tijd neemt Infrabel acties om de impact van zijn activiteiten op het milieu te verminderen. Om zo zorgvuldig mogelijk met de natuur om te springen tracht het zo weinig mogelijk machinale werktuigen te gebruiken.

Valt deze evaluatie positief uit, dan kan het initiatief in samenwerking met milieuverenigingen naar andere plaatsen worden uitgebreid. Voortaan kunt u dus schapjes tellen vanuit de trein...





GROENERE MOBILITEIT IN LIMBURG

Op 23 augustus gaven Infrabel en Tuc Rail het startschot voor de werken die het mogelijk maken om vanaf 2020 treinen met elektrische tractie te laten rijden op de lijn 19 tussen Hamont en Mol. Na de elektrificatie van het baanvak Herentals-Mols in 2015 betekent dit andermaal een belangrijke investering in mobiliteit voor de provincie Limburg.

De cijfers van deze grote werf spreken boekdelen: 830 bovenleidingspalen, 200 kilometer nieuwe kabels, die langs 33 kilometer sporen worden geplaatst, 3 nieuwe onderstations om de hoogspanningsstroom (36.000 volt) om te zetten in bruikbare stroom voor het treinverkeer (3000 volt).

Aangezien het spoorgedeelte tussen Herentals en Mol eerder al werd geëlektrificeerd, kunnen de treinen nu elektrisch sporen op het volledige traject tussen Antwerpen en Mol. NMBS zal dus voor haar reizigers de modernste en comfortabelste treinen kunnen inzetten. Dit helpt bovendien de stiptheid verder te verbeteren en verkleint de ecologische voetafdruk van het treinverkeer, aangezien de elektrificatie van de lijn zorgt voor minder uitstoot van broeikasgassen en fijn stof door dieseltreinen.

Deze investering van 47,5 miljoen euro is mogelijk dankzij financiële steun van de Europese Unie (40 % van het totaalbedrag). Sinds de heropstart van de GEN-werken is dit het eerste project dat deel uitmaakt van het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP). Het SMIP voorziet, bovenop het Meerjareninvesteringsplan, in een extra investering van 1,147 miljard euro. Dit bedrag werd vrijgemaakt door de federale regering en dekt de periode 2018-2031. Deze investering laat toe om de GEN-werkzaamheden opnieuw op te starten en verschillende gewestelijke spoorprioriteiten uit te voeren.



Medegefinancierd door de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen







WE BLIJVEN OP ZOEK GAAN NAAR NIEUW TALENT ... OM DE TOEKOMST VEILIG TE STELLEN!

INFRABEL LANCEERDE ONLANGS DE GROOTSTE REKRUTERINGSCAMPAGNE IN ZIJN GESCHIEDENIS.

Op 30 augustus lanceerde Luc Lallemand, CEO van Infrabel, in het bijzijn van federaal minister voor Mobiliteit, François Bellot, de campagne 'We need you'. De bedoeling van deze rekruteringscampagne – de grootste in de geschiedenis van Infrabel – is om over het hele land 1400 nieuwe medewerkers aan te trekken, waarvan er 500 à 600 onmiddellijk aan de slag gaan en het resterende deel tegen 2020.

Onder de meest gezochte functies zoeken we gekwalificeerde technische profielen, zoals elektromechanici, elektriciens, ingenieurs en diverse geschoolde stielmannen uit de bouwsector. Maar de onderneming wil ook massaal personen aanwerven die een interne opleiding zullen krijgen, onder meer voor de verkeersleiding in de seinhuizen.

Om potentiële kandidaten te benaderen, organiseerde Infrabel evenementen in de steden waar het nieuwe collega's wil aanwerven. Een grote, doorzichtige kubus met daarin 1400 veiligheidshelmen stond symbool voor de enorme uitdaging waarvoor Infrabel staat. In de praktijk konden kandidaten zich na een kick-offdag van de campagne in hun stad inschrijven op www.infrabel.be/WeNeedYou. De geselecteerde kandidaten kregen nadien een uitnodiging voor de Job Day in hun regio.

Om zo veel mogelijk kandidaten te bereiken, zette Infrabel zijn medewerkers in als ambassadeurs en verspreidde het zijn campagne via affiches op de bussen in de gaststeden van de Job Days. Daarnaast werd de campagne online gevoerd, want Infrabel mikte vooral op de gebruikers van sociale media. Ook de jobpagina van de website kreeg een complete make-over.

Tegen 2025 gaat bijna de helft van de huidige medewerkers van Infrabel met pensioen. Deze kostbare knowhow mag echter niet verloren gaan. Daarom voorziet Infrabel een overgangperiode om de nieuwkomers de kans te geven van de 'anciens' te leren.



NOG MEER JOB DAYS!

Net als in 2017 kregen potentiële kandidaten de kans om op twaalf Job Days in een ongedwongen sfeer kennis te maken met onze jobs en toekomstige collega's. In Bergen, Ronet, Gent, Brugge, Antwerpen, Leuven en Brussel mocht Infrabel heel wat geïnteresseerde kandidaten verwelkomen. Tijdens de Job Days krijgt iedereen met een interessant profiel de kans ter plaatse een sollicitatiegesprek en medische tests af te leggen, en misschien wel, in amper één dag tijd, een nieuwe job te bemachtigen.

In 2018 zette Infrabel talloze initiatieven op om de beste profielen van vandaag en morgen aan te trekken. Naast de lancering van 'We need you' – de grootste aanwervingscampagne in de geschiedenis van Infrabel – organiseerde het nog veel andere acties om nieuw talent voor onze toekomstige teams te vinden. Maar ook om onze medewerkers, die elke dag opnieuw met een enorme gedrevenheid binnen een van de vakgebieden bij het spoor aan de slag gaan, in de watten te leggen.



ICT TRAINEESHIPS OM VERDER TE GROEIEN

Nieuwe ICT-medewerkers die net van de schoolbanken komen, kunnen een “traineeship” volgen. Dankzij dit in 2018 gelanceerde programma kunnen ze via opleidingen en bezoeken kennismaken

met de verschillende IT-functies binnen Infrabel. ICT, de telecommunicatie- en informatica-afdeling van Infrabel, biedt nieuwkomers immers talrijke uitdagingen in de vorm van erg uiteenlopende functies. Tijdens hun ‘traineeship’ krijgen de nieuwe toeziende onder het welziende oog van een peter een beter beeld van hun werkomgeving. Tegelijk kan deze peter ook zijn eigen beroepservaring met hen delen.



BUSINESS ANALYST CHALLENGE

Om de zichtbaarheid van de ICT-dienst – een onmisbare schakel binnen Infrabel – te verhogen en om interessante profielen aan te trekken, werkte Infrabel in de herfst voor het eerst samen met het IT-platform “EDITx” om zowel ervaren als pas afgestudeerde Business Analysts te challengen. Voor de winnaars was er een elektrische fiets weggelegd en voor wie op de tweede plaats eindigde een elektrische step. De overige finalisten wonnen twee tickets voor Thalys/Eurostar.





DE GROTE SCHOOLKALENDER BESTAAT 10 JAAR!

Eind augustus publiceerde Infrabel voor het tiende jaar op rij zijn Grote Schoolkalender. Op deze kalender staan niet enkel de vakantieperiodes, feestdagen en belangrijke dagen van het nieuwe schooljaar, maar ook didactische tekeningen over de potentiële gevaren aan overwegen en langs de sporen.

Alle medewerkers van Infrabel kregen een exemplaar. De nieuwe kalender werd ook verspreid via Het Laatste Nieuws van 31 augustus en La Libre Belgique en La Dernière Heure/Les Sports van 1 september. Ook alle leerkrachten van het lager onderwijs kregen een exemplaar toegestuurd. Via de diverse kanalen werden in totaal 482.900 kalenders verspreid.

Infrabel moedigt zijn medewerkers ook aan om in lagere scholen sensibiliseringslessen te organiseren rond spoorveiligheid. Met een superhandige kit kunnen zij – maar ook de leerkrachten en iedereen die dit wenst – zelf een of meer lessen rond spoorveiligheid geven. Alle pedagogische tools voor de allerjongste weggebruikers en treinreizigers kunnen worden besteld via de website van Infrabel.



DUURZAAM AANKOPEN, WANT ELKE BESTELLING OF OPDRACHT KAN HET VERSCHIL MAKEN!

Sinds geruime tijd voert Infrabel een actief beleid rond verantwoordelijke aankopen van goederen, diensten en werken die een minimale impact hebben op milieu en maatschappij. In 2018 besliste de onderneming zijn beleid hierrond te versterken en zijn medewerkers meer te sensibiliseren via een opleiding 'Duurzame overheidsopdrachten'. De nieuwe formule van de opleiding richt zich onder meer op de duurzame opportuniteiten die geboden worden door de nieuwe wet op overheidsopdrachten en hoe men die concreet in de praktijk kan brengen.

Door duurzaamheidscriteria in zijn aankoopprocedures op te nemen, wil Infrabel zijn partners aansporen om nieuwe producten en diensten te ontwikkelen die niet alleen beantwoorden aan zijn behoeften maar ook milieuvriendelijk zijn, en zo een positieve dynamiek van vernieuwing in gang zetten. Tijdens de opleiding leerden de deelnemers de basisbegrippen over de aankoop van hoogwaardige producten, rekening houdend met hun levensduur en de werkomstandigheden bij de leveranciers. Eender welke bestelling of opdracht, ongeacht het budget, kan het verschil maken! Ook werd een helpdesk opgericht om collega's die dit wensen een gepersonaliseerde ondersteuning te bieden bij duurzame aankopen.



INFRADEL, EEN DUURZAME ONDERNEMING

In 2018 bevestigde Infrabel zijn engagement voor meer duurzaamheid, door deel te nemen aan Green Deal Biodiversiteit, een initiatief van de Vlaamse overheid om de biodiversiteit te stimuleren.

De 'Green Deal Bedrijven en Biodiversiteit' werkt samen met 2 soorten partners: ondersteunende organisaties die expertise inzake biodiversiteit leveren en deelnemende bedrijven (zoals Infrabel) die reeds concrete projecten op touw zetten. De deal sluit perfect aan bij het milieubeleidsplan 2018-2020 van Infrabel en is een mooie gelegenheid om zijn vijfde prioriteit 'Op één lijn met de samenleving' in de praktijk uit te voeren.

De komende drie jaar organiseert Infrabel projecten rond de ontwikkeling van technieken voor het onderhoud en de aanplanting van groen, de bestrijding van invasieve plantensoorten op zijn terreinen en de ecologische begrazing van de spoorbermen.





INFRABEL GEEFT ZIJN SCHATTEN PRIJS

OPEN MONUMENTENDAG BY INFRABEL



In september nam Infrabel voor de tweede keer deel aan de Waalse Open Monumentendag en verwelkomde het bijna 1800 bezoekers op de sites van Plombières en Mariembourg.

In Plombières kon het publiek de brug van Buschhausen en de tunnel van Botzelaer van dichtbij bezichtigen. Beide bouwwerken langs de lijn 24 zijn uniek in hun soort. Op de brug in Buschhausen lopen immers twee boven elkaar liggende spoorlijnen over een verkeersweg en de tunnel van Botzelaer is bijzonder omwille van de “verstrengelde sporen”: een derde

spoor loopt er schrijlings over de twee bestaande sporen, zodat buitengewone sporkonvoeien in het midden door de tunnel kunnen rijden.

In Mariembourg liet de vereniging ‘Chemin de fer à Vapeur des 3 Vallées’ de bezoekers kennismaken met de wereld van de spoorwegen anno 1900 met een ritje aan boord van een stoomtrein of een tochtje met een autorail op de lijn 132. Op deze Open Monumentendag stelde Infrabel allerlei materieel tentoon dat gebruikt wordt om het spoornetwerk te onderhouden en organiseerde het demonstraties in aluminothermisch lassen.

OPEN BEDRIJVENDAG: DE MOOIE GESCHIEDENIS VAN DE NOORD-ZUIDVERBINDING

Kort daarna stelde Infrabel, in het kader van Open Bedrijvendag, en in samenwerking met de Nationale Bank van België, de Brusselse Noord-Zuidverbinding open voor het grote publiek.

Bijna 800 bezoekers grepen de unieke kans om een blik te werpen achter de schermen van de drukste spoorwegtunnel in België. Medewerkers van Infrabel gaven de bezoekers uitleg over de vernieuwingswerken en de exploitatie van de tunnel, en vertelden leuke weetjes over de rol van de Noord-Zuidverbinding in de geschiedenis van de Nationale Bank. Iedere bezoeker kreeg overigens een goudstaaf in chocolade mee naar huis. Het was ook de ideale gelegenheid om kennis te maken met ‘THE FLOOR by Infrabel’, een sensibiliseringsactie over de gevaren van spoorlopen.



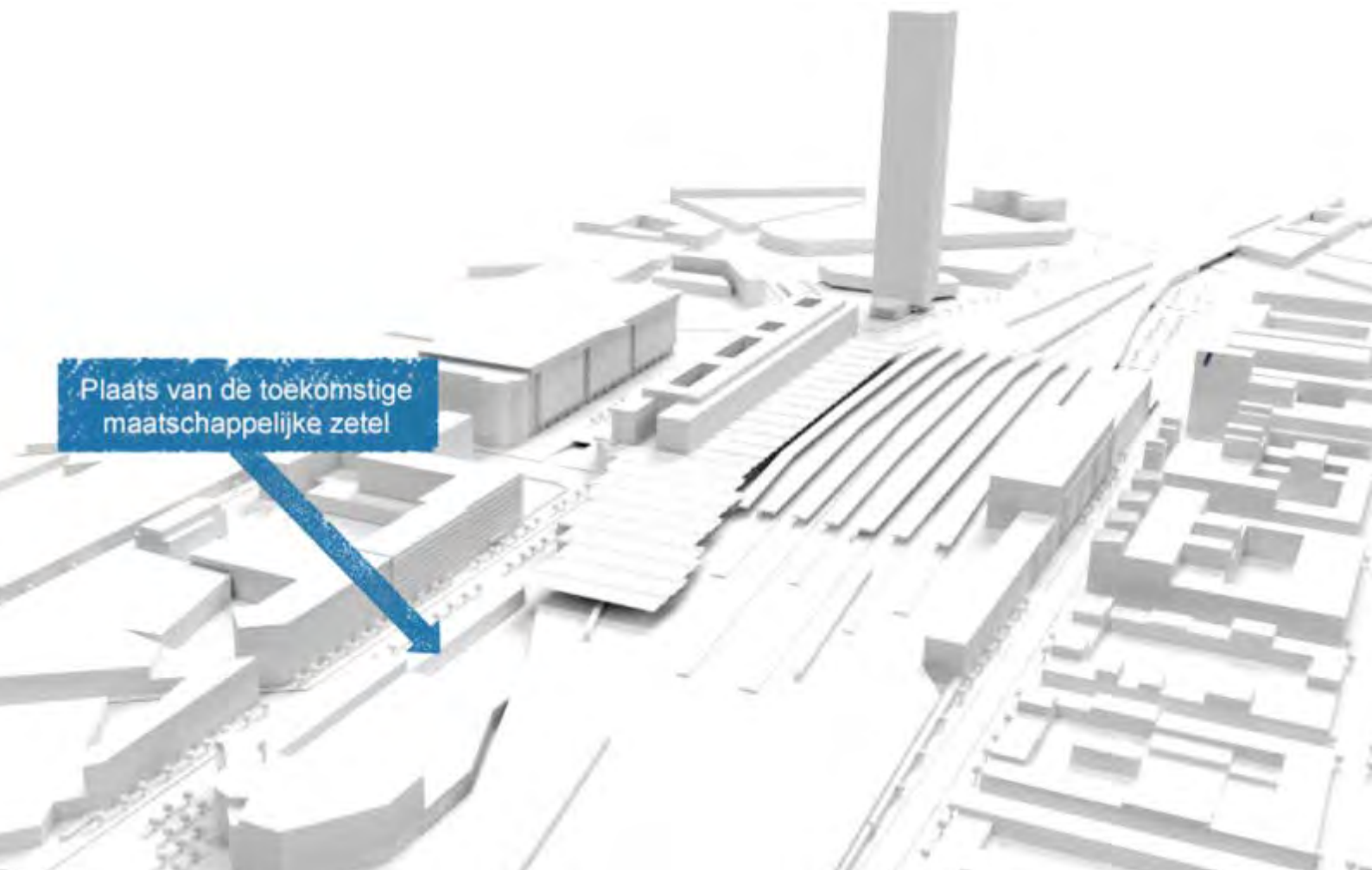


DENKPISTES OVER EEN NIEUWE MAATSCHAPPELIJKE ZETEL

Met enige voorsprong op het Richtplan van Aanleg voor Brussel-Zuid van het Brussels Gewest maakte Infrabel gewag van een mogelijk nieuw bouwproject om de kantoren en de operationele en technische diensten die instaan voor de treinverkeersleiding onder één dak samen te brengen.

De bruto oppervlakte van het toekomstige gebouw in de Frankrijkstraat zou zo om en bij de 38.000 m² bedragen. De werf zou in twee bouwfases verlopen. Eerst wordt er een toren gebouwd op het achterste deel van het terrein, dat eigendom is van Infrabel. Vervolgens komt er op de ruimte die hierdoor vrijkomt aan de straatzijde, een tweede gebouw op dezelfde gesloten bouwlijn als de bestaande bebouwing. Deze oplossing zou Infrabel de mogelijkheid bieden om zijn kantoren samen te brengen en zo de huurkosten voor de talrijke panden die het bedrijf vandaag gebruikt, aanzienlijk te drukken.

Als dit project gerealiseerd wordt, betekent dit ook dat de site in het gebouwenblok Frankrijk-Barastraat, die Infrabel vandaag gebruikt en eigendom is van NMBS, dan vrijkomt en plaats kan maken voor gewestelijke bouwprojecten voor nieuwe woningen en handelsruimtes.



Plaats van de toekomstige
maatschappelijke zetel



HERFSTPLAN

In heuvelachtige gebieden krijgen heel wat treinen in de herfst te kampen met adhesieverlies. Een van de belangrijkste oorzaken hiervan is de ophoping van dode bladeren op de spoorstaven, met alle gevolgen vandie voor de regelmaat van het verkeer.

Vanaf midden oktober zette Infrabel zijn reinigingstreinen in op het spoorwegnet. Er bestaan verschillende technieken, maar vooral de Sandite-treinen bleken uitermate efficiënt. Tweemaal per dag brengen deze treinen het zogenaamde sandite aan op de spoorstaven, een mengeling van gel, zandkorrels en metalen korrels. In 2017 zorgde dit voor een duidelijke daling van het aantal minuten vertraging te wijten aan adhesieverlies.

Infrabel nam in nauwe samenwerking met de spoorwegondernemingen diverse preventieve maatregelen, zoals noodlocomotieven inleggen of treinbestuurders aanleren hoe ze hun rijgedrag kunnen aanpassen. Deze maatregelen werden overigens in een televisiereportage belicht (zie hoger).



WERELDDAG ZONDER PAPIER HERINNERT INFRABEL AAN ZIJN VERBINTENISSEN

Infrabel zet zich elk jaar meer in voor het milieu. Op 25 oktober, Werelddag zonder Papier, vernieuwde Infrabel zijn verbintenis om zijn papiergebruik drastisch te verminderen.

De zorg om het milieu was daarbij evenwel niet de enige drijfveer. Aan papier hangt een kostprijs vast, en daarbovenop komen ook nog de kosten voor printers en inktpatronen, waarvan de synthetische pigmenten niet bepaald milieuvriendelijk zijn. Door minder te printen kunnen we de kosten aanzienlijk drukken en de ecologische voetafdruk helpen verkleinen.

Minder papier gebruiken is trouwens minder tijdrovend voor de medewerkers van Infrabel. De digitalisering van procedures, administratieve documenten en briefwisseling biedt immers heel wat praktische voordelen die iedereen elke dag kostbare minuten tijd besparen.



PROJECT YOUCA: INFRABEL DOET MEE!

Op 18 oktober nam Infrabel voor het tweede jaar op rij deel aan de 'YOUCA Action Day'. Meer dan 17.000 Vlaamse en Brusselse jongeren van 15 tot 20 jaar gingen die dag aan de slag in een bedrijf en schonken hun loon aan het goede doel.

Het project YOUCA, dat in 2006 boven de doopvont werd gehouden, sluit volledig aan bij de ambities van Infrabel om 'Op één lijn met de samenleving' te werken. Het besteedt niet enkel aandacht aan 'Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen', maar biedt jongeren ook de kans te proeven van een functie binnen de onderneming. Tijdens deze editie van 2018 konden de jongeren aan de slag als communicatiemedewerker, traffic controller in het seinhuis van Antwerpen-Berchem, IT-medewerker en medewerker van Christine Vanderveeren, Director I-FBA.



CONSOLIDATIE VAN DE SCHULD VAN INFRABEL MET DIE VAN DE FEDERALE STAAT

De schuld van Infrabel, die om en bij de € 2,2 miljard bedraagt, wordt voortaan geboekt als deel van de overheidsschuld van België. Deze beslissing van het Instituut voor Nationale Rekeningen komt er na een grondig onderzoek van de rekeningen van de onderneming op vraag van Eurostat, het statistisch bureau van de Europese Unie.

Terwijl minstens 50% van de exploitatiekosten van de onderneming gedekt moet zijn door commerciële inkomsten (hoofdzakelijk afkomstig van de heffingen voor het gebruik van de rijpaden), bleef Infrabel drie jaar na elkaar onder deze limiet. Zijn schuld werd dus geconsolideerd met de schuld van de federale Staat.





DRONES OM KABELDIEFSTAL TE BESTRIJDEN?

In 2018 nam het aantal kabeldiefstallen, met 315 opgetekende gevallen, helaas weer enorm toe op ons spoornet. Deze opmars bleef niet zonder gevolgen: het had een zware impact op de stiptheid en leidde tot ernstig verstoord treinverkeer, zowel nationaal als internationaal. Zo liep de totale vertraging door kabeldiefstal op tot 51.675 minuten (+46.448 minuten tegenover 2017), een hallucinant cijfer. Ook de medewerkers van Infrabel werden door deze diefstalgolf zwaar op de proef gesteld, want zij moesten telkens opnieuw uitrukken om de schade te herstellen, die deze georganiseerde misdaadbendes veroorzaakten.

Infrabel sluit geen enkele maatregel uit om deze diefstallen te bestrijden. Zo voerde het bedrijf op 13 november langs de lijn 132 Charleroi-Mariembourg de eerste Belgische nachtvlucht met een civiele drone buiten oogbereik van de piloot uit. Deze testvlucht, waarvoor Infrabel uitzonderlijke toestemming kreeg van het DGLV (Directoraat-generaal Luchtvaart), was bedoeld om het gebruik van deze technologie in de strijd tegen kabeldiefstal te testen. Voorwaarde is wel dat de Belgische wetgeving hiervoor ook mee evolueert. De test toonde duidelijk aan dat dit type drone, uitgerust met twee camera's (waaronder een thermische nachtzichtcamera) heel gebruiksvriendelijk én veilig kon worden ingezet.

Het huidige wettelijke kader verbiedt Infrabel echter om, zelfs boven zijn eigen spoornet, bewakingsoperaties vanuit de lucht uit te voeren. Indien er dankzij deze test de komende maanden een wetgevende doorbraak zou komen, zou Infrabel dergelijke vluchten snel kunnen inzetten in de strijd tegen kabeldiefstallen met de steun van grondteams van de spoorwegpolitie. Deze teams zullen sneller en makkelijker kunnen ingrijpen wanneer er in de nabijheid van de sporen verdacht gedrag wordt gedetecteerd.

Na herhaaldelijk aandringen van Infrabel bij de bevoegde overheden leidde een actie van de federale politie en het parket in oktober tot de arrestatie van een bende die verdacht werd van het plegen van kabeldiefstallen langs onze spoorlijnen. Infrabel betuigde toen in het openbaar zijn dank aan de medewerkers die maandenlang hadden gewerkt om de schade zo snel mogelijk te herstellen en de gevolgen van dit vandalisme voor het spoorverkeer te beperken.





A NEW WAY OF WORKING IN HET SOUTH CITY-GEBOUW, DE MAATSCHAPPELIJKE ZETEL VAN INFRABEL

Op woensdag 7 november werd op de vijfde verdieping van South City in Brussel een nieuwe, buitengewone werkomgeving in gebruik genomen. De kantoren werden zo heringericht dat iedere medewerker een geschikte werkplek kan kiezen, rekening houdend met de inhoud van het werk, zijn of haar persoonlijkheid en stemming. Samenwerkings- of stiltezones, leefruimtes of een hoek om je geconcentreerd ergens in te verdiepen: de periode van vijf maanden voor de verbouwingswerken werd goed besteed om de hele verdieping her in te richten volgens de principes van de “New Way of Working” (NWoW), een concept dat de werknemer centraal stelt.

Het project levert ook veel voordelen op qua ruimte: de werknemers die er dagelijks werken, hebben de indruk dat de “werkvloer nu groter is”, ook al zijn ze nu met 130 in plaats van 70. Deze geslaagde oefening in transversaliteit, de vrucht van een intense samenwerking tussen de teams van de directie Asset Management, Communicatie, Human Resources en ICT werkt inspirerend: ook andere kantoren zullen worden aangepakt op basis van de feedback van de gebruikers van South City.

De seinhuizen zijn de voorlopers van de uitrol van NWoW. In het kader van de concentratie van de seinhuizen en het New Traffic Management, hebben de seinhuizen al verschillende jaren een transformatieproces in gang gezet om hun werkomgeving optimaal in te richten, zodat de bedienden hun taken efficiënt kunnen uitvoeren. De werkposten van de drie sleutelrollen (toezichter, operator en speaker) staan opgesteld in halfcirkelvormige eilandjes, waardoor de interactie en bijgevolg het beslissingsproces efficiënter verloopt.





STOPPEN VOOR HET RODE LICHT: OOK AAN OVERWEGEN!

Net als in december 2017 organiseerde Infrabel opnieuw een speciale sensibiliseringsactie voor de vrachtwagenchauffeurs in de haven van Antwerpen. In deze zone zijn er veel overwegen, vaak zonder slagbomen, en elk jaar weer gebeuren er veel ongevallen. In 2017 waren er 18 ongevallen (10



ongevallen in 2018 waarvan 1 met dodelijke afloop). In 84% van de gevallen hadden de vrachtwagenchauffeurs de signalisatie genegeerd. Daarom wou Infrabel ook dit jaar een sensibiliseringsactie houden om hen te herinneren aan het belang van de veiligheidsregels aan de overwegen: rood licht = STOP!

De actie vond niet toevallig in december plaats. De kortere dagen en de soms slechte weersomstandigheden (sneeuw, ijsel, laagstaande zon ...) in deze tijd van het jaar verminderen de zichtbaarheid en daardoor dienen de chauffeurs extra waakzaam te zijn.

Daarom organiseerde Infrabel in twee terminals van de haven (PSA-MPET en Combinant) een symbolische actie. Om de vrachtwagenchauffeurs

te wijzen op het belang van de rode lichten aan de overwegen, bood Infrabel hen de mogelijkheid om de voorruit van hun voertuig te laten wassen. Een actie die symbool stond voor de gezamenlijke inspanningen van Infrabel en zijn partners om de zichtbaarheid aan de overwegen in de havens te verhogen. De chauffeurs kregen ook een zonnebril met onze veiligheidsboodschap mee. Een nuttig geschenk, want een zonnebril is altijd handig om de wegsignalisatie bij laagstaande zon goed te kunnen zien.

Naast de actie in de haven werd de boodschap ook online verspreid via de sociale media, apps zoals Waze en de mediakanalen van onze partners. Deze actie kwam immers tot stand dankzij de nauwe samenwerking met verschillende partners, waaronder de Haven van Antwerpen, de beroepsverenigingen van de vrachtwagenchauffeurs en de haventerminals.



VOOR DE EERSTE KEER SOCIALE VERKIEZINGEN BIJ DE BELGISCHE SPOORWEGEN

In december 2018 vonden de eerste sociale verkiezingen in de geschiedenis van de spoorwegen plaats. Alle personeelsleden van de spoorwegen (behalve de leden van een van de directiecomités) met minstens drie maanden anciënniteit werden uitgenodigd om hun vertegenwoordigers in 85 sociale overlegorganen aan te wijzen: de regionale Paritaire Comités en de bedrijfscomités, comités en subcomités voor bescherming en preventie op het werk (een voor elke entiteit: NMBS, Infrabel en HR Rail) en de comités en subcomités voor preventie en bescherming op het werk. In totaal kon het personeel van HR Rail, Infrabel en de NMBS zijn stem uitbrengen in 56 stembureaus verspreid over heel België.

Voortaan zullen de verkiezingen de nationale kalender volgen. Dat betekent dat de volgende sociale verkiezingen in 2024 en vervolgens om de vier jaar zullen plaatsvinden.



DE EERSTE VOETGANGERS- EN FIETSBRUG IN ULTRAHOGESTERKTEBETON IN EUROPA

In decembert plaatste Infrabel een nieuw type voetgangers- en fietsbrug in Evere. Het 36 meter lange bouwwerk in ultrahogesterktebeton is driemaal sterker en tweemaal lichter (ca. 70 ton) dan dezelfde constructie in klassiek beton.

Voor het eerst in Europa werd een brug in voorgespannen beton opgetrokken in dit type materiaal, dat werd ontwikkeld in samenwerking met Belgische academici en de firma ERGON. Ultrahogesterktebeton is viskeus en compact (vergelijkbaar met lijm), vertoont minder onzuiverheden en is minder doordringbaar dan klassiek beton. Doordat het materiaal minder poreus is, is het ook duurzamer.

De technische ploegen gebruikten een telescoopkraan van 700 ton om de oude structuur op te tillen en de nieuwe brug te installeren boven de lijn 26, tussen de stations van Evere en Bordet.





CRISIOEFENING IN SAINT-GHISLAIN

In december reed in Saint-Ghislain een wagon met een lading ammoniak in op andere wagons... Dit was het rampscenario van een gezamenlijke crisioefening waaraan Infrabel en de brandweer van de hulpverleningszone Henegouwen (Saint-Ghislain, Bergen, Quiévrain en La Louvière) deelnamen.

Het doel was in de eerste plaats een interventiestrategie te ontwikkelen en het materieel en reactievermogen van alle actoren te testen. Kapitein Christel Scarnière legde uit hoe deze levensechte oefening mogelijke problemen van brandweerlieden in een echte crisissituatie kan helpen blootleggen: het afbakenen van zones, het beschermen van de bevolking, het voorzien van toegangs- en interventiemogelijkheden enzovoort.

Volgens de experts in gevaarlijke stoffen van Infrabel zijn de risico's minimaal, maar is een goede coördinatie essentieel. Dankzij deze eerste oefening verloopt de samenwerking een stuk vlotter.

Infrabel valt meermaals in de prijzen!

Net als in 2017 sleepte Infrabel weer meerdere prijzen in de wacht. Het is een mooie bekroning voor de inspanningen van het bedrijf en zijn medewerkers om topprestaties te behalen. De Belgian Business Awards for the Environment (BBAE), de Smart Rail World Innovation Awards 2018, de CSR Night & Time Award en de Corporate IT Awards zetten de acties van Infrabel op het vlak van milieu, innovatie en maatschappelijke projecten in 2018 in de verf. Een overzicht.

- **Belgian Business Awards for the Environment:** Het personeel van het logistiek centrum infrastructuur (LCI) in Ronet besteedt heel wat aandacht aan het behoud van de biodiversiteit. Zo maakte het ruimte voor een open plek met wilde marjolein en legde het een vijver aan om de fauna en flora te bevorderen. Verder kwam er ook een bloemenweide en werden er bijenkorven geplaatst. In maart won de site in Ronet de Prijs voor Biodiversiteit.
- **SmartRail World Innovation Awards:** Met “Smart Railway” wil Infrabel werken aan een slimme spoorinfrastructuur. Doel is met behulp van sensoren en speciale meetreinen gegevens digitaal te verzamelen, om op basis daarvan te voorspellen wanneer de infrastructuur aan onderhoud of vervanging toe is. Zo kan Infrabel overschakelen van periodiek op predictief onderhoud en zo heel wat tijd besparen.
- **Corporate IT Awards:** “Smart Railway” won ook de eerste prijs in de categorie “Digital Enterprise” bij de uitreiking van de Corporate IT Awards. Deze prijs wordt jaarlijks toegekend aan privé- en overheidsbedrijven die opmerkelijke resultaten kunnen voorleggen op het vlak van digitale innovatie.
- **CSR Night & Time Award:** Eenmaal per jaar zet Time4Society vier ondernemingen in de bloemetjes voor hun maatschappelijke betrokkenheid. In april won Infrabel de Prijs voor Nieuwkomer van het Jaar. De onderneming ging de uitdaging aan met 80 medewerkers en ontwikkelde 6 projecten ter ondersteuning van maatschappelijke en ecologische initiatieven.





SAFETY FIRST

PRIDE



Infrabel blijft zich engageren!

GELIJKHEID, DIVERSITEIT, INTEGRATIE,...

Gendergelijkheid, multiculturaliteit, integratie van LGBT's en collega's met een beperking, plaats voor verschillende godsdiensten op de werkvloer,... Infrabel ziet diversiteit als een verrijking en stimuleert diversiteit bij zijn personeel.

Op 15 mei nam Infrabel deel aan de eerste Diversity & Inclusion Conference die werd georganiseerd door de Diversity Managers Association Belgium (DMAB). Verschillende bedrijven met een actief diversiteitsbeleid konden er van gedachten wisselen over bepaalde thema's rond diversiteit. Infrabel besprak zijn aanpak voor gendergelijkheid tijdens zijn deelname aan de studiedag van JUMP, een internationaal forum dat is opgericht om de kloof tussen mannen en vrouwen op de werkvloer te dichten.

EEN MANAGEMENT DAT INZET OP DIVERSITEIT

Ter gelegenheid van JUMP deed Luc Lallemand een warme oproep aan de leden van het topmanagement van Infrabel om diversiteit in hun managementstijl te integreren en hun leiderschap in die zin verder te ontwikkelen. Onze samenleving verandert in sneltempo. Onder impuls van zijn CEO besloot Infrabel de maatschappelijke evolutie op de voet te volgen, want een bedrijf is en moet een weerspiegeling van de samenleving zijn. Bedrijven moeten meer dan ooit inzetten op diversiteit, niet alleen in de raden van bestuur, maar ook in de directiekamers, op alle leidinggevende niveaus en op het terrein. Een divers personeelsbestand geeft het bedrijf een frisse kijk op de uitdagingen waarvoor ze staan, wapent hen beter tegen stilstand en bevordert innovatie. Gendergelijkheid is vandaag een van de belangrijkste uitdagingen. Vrouwen stappen met grote verwachtingen in de bedrijfswereld, ze zijn per slot van rekening even bekwaam en ambitieus als hun mannelijke collega's. Maar paradoxaal genoeg is er ook nog een andere realiteit: hoe hoger op de bedrijfsladder, hoe minder vrouwen in topfuncties. Aan deze toestand kan evenwel iets gedaan worden!



Bedrijven moeten meer dan ooit inzetten op diversiteit, niet alleen in de raden van bestuur, maar ook in de directiekamers, op alle leidinggevende niveaus en op het terrein. Een divers personeelsbestand geeft het bedrijf een frisse kijk op de uitdagingen waarvoor ze staan, wapent hen beter tegen stilstand en bevordert innovatie. Gendergelijkheid is vandaag een van de belangrijkste uitdagingen. Vrouwen stappen met grote verwachtingen in de bedrijfswereld, ze zijn per slot van rekening even bekwaam en ambitieus als hun mannelijke collega's. Maar paradoxaal genoeg is er ook nog een andere realiteit: hoe hoger op de bedrijfsladder, hoe minder vrouwen in topfuncties. Aan deze toestand kan evenwel iets gedaan worden!

Bij Infrabel, bijvoorbeeld, zijn er al enkele jaren aanzienlijk meer vrouwen aan de slag. Bij de medewerkers met de graad 'adviseur' werken er evenveel vrouwen als mannen. Ook in het directiecomité

zijn vrouwen even sterk vertegenwoordigd. Bovendien zijn er nu bij Infrabel 21% vrouwelijke managers tegenover 4% in 2006. Voor een industriële onderneming is dit een heuse prestatie! Op het terrein worden er ook veel inspanningen geleverd om diversiteit zo veel mogelijk te bevorderen.

DE SLEUTEL VOOR DIVERSITEIT: EEN INCLUSIEVE ONDERNEMING

Maar diversiteit bij Infrabel gaat uiteraard verder dan enkel het vrouwelijk talent in leidinggevende functies en op het terrein aanmoedigen en begeleiden. Samen met de NMBS en HR Rail richtte de onderneming in 2018 het eerste netwerk voor de LGBT-gemeenschap in de drie bedrijven op.

In België bestaan er talrijke professionele netwerken voor LGBT's die elkaar geregeld ontmoeten op de Open@Work-events. Met vereende krachten proberen ze een inclusieve beroepsomgeving te ontwikkelen, waar homoseksuelen, biseksuelen, transgenders en iedereen die hen wil ondersteunen, zich durven en mogen uiten. Tijdens deze ontmoetingen geven inspirerende sprekers korte presentaties over de tendensen op de werkvloer. Daarna volgt een informeel netwerkmoment. Infrabel, de NMBS en HR Rail wilden hun medewerkers een gelijkaardig ontmoetingsplatform bieden en sloegen de handen in elkaar met Trainbow Belgium, de vereniging van LGBT's bij de Belgische spoorwegen. De eerste editie was een schot in de roos. Dat smaakt dus naar meer!



Permanente innovatie

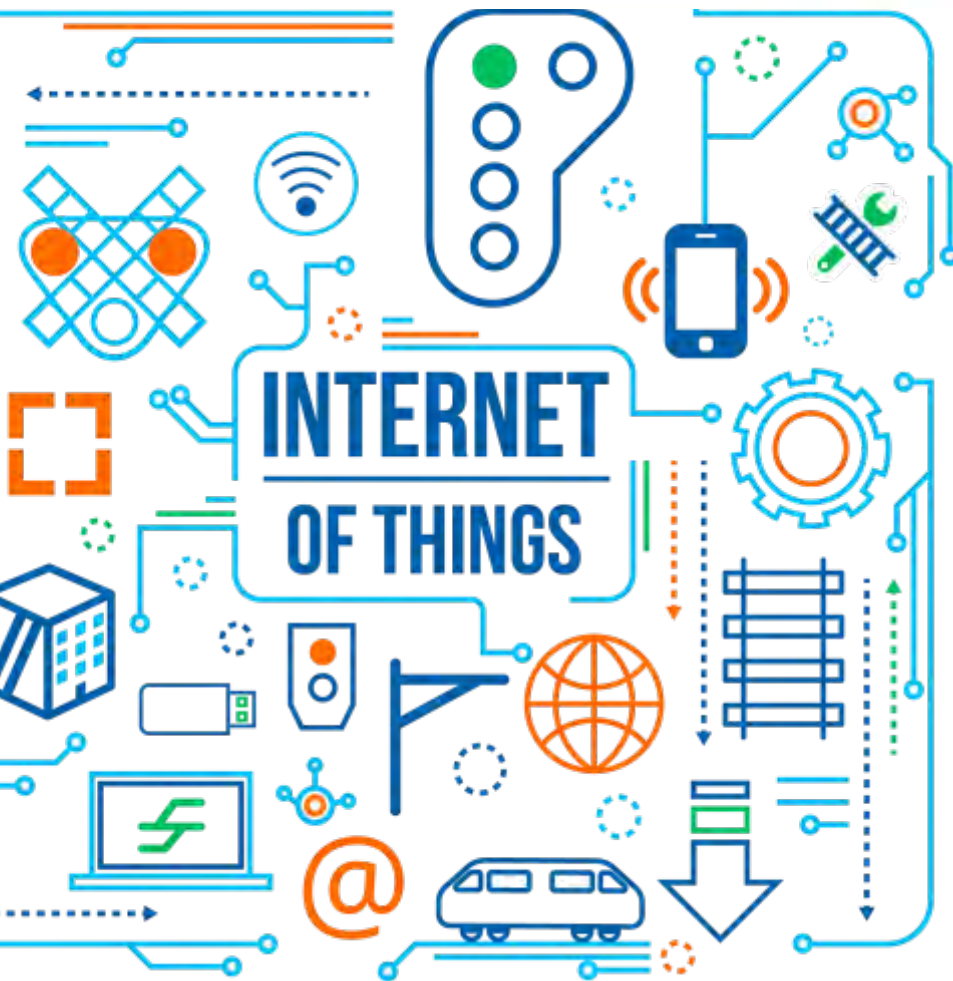
Een wereldprimeur, ontwikkeld door Infrabel, voor het meten van de wissels. Verbonden voorwerpen om het werk van de teams op het terrein efficiënter te laten verlopen. Een elektronische handtekening om de kosten en de milieupact te verlagen. De wereld evolueert, Infrabel evolueert mee en speelt zelfs een voortrekkersrol!

WISSELS NAZIEN TEGEN 120 KM/H

Iedereen bij Infrabel kent de EM130. Dat is een meettrein die zonder contact een reeks elementen (geometrie van de sporen, profiel van de ballast ...) tegen een snelheid van 120 km/u kan meten. In 2018 werd een nieuw systeem voor de controle van de wissels toegevoegd aan de meetapparatuur van de EM130. Zo hebben we niet langer bedienden in de sporen nodig.

Met behulp van camera's, leds en lasers sturen het Switch Measuring System en het Switch Video System bijzonder nauwkeurige beelden door. Door de geregistreerde meetgegevens en camerabeelden voor elk spoortoestel met elkaar te combineren in één technisch dossier, levert Infrabel een wereldprimeur af. Die prestatie bleef ook niet onopgemerkt aan de andere kant van de wereld. De Japanse spoorwegonderneming East Japan Railway besliste de oplossing aan te kopen en zijn evenknie Central Japan Railway stuurde een delegatie naar België (foto) om de mogelijkheden van het controlesysteem te analyseren. Ook Amtrak en een Frans bedrijf voor rail engineering toonden al belangstelling. De automatisering van de activiteiten is dan ook een essentiële hefboom in de verbetering van de globale prestaties van een onderneming. Dankzij automatisering is het mogelijk om de veiligheid, de nauwkeurigheid van de tests en de uitvoeringssnelheid te verbeteren, en daarbij de impact op het treinverkeer te verkleinen.





DE UITDAGING VAN HET IOT

Dankzij the internet of things of IoT kunnen we gebruikmaken van geavanceerde diensten door (fysieke of virtuele) objecten via de informatie- en communicatietechnologie aan elkaar te linken. In 2018 zette de IT-afdeling van Infrabel de stap met 'connectiviteit' en 'sensoren'. Na een analyse kozen de teams voor de LoRaWAN-technologie, waarbij het beperkte gebruik van zendmasten voor ons de beste prijs-kwaliteit biedt.

Dankzij een telecommunicatieprotocol via lage bitsnelheid kunnen objecten met een laag verbruik kleine gegevenspakketten (0,3 tot 50 Kbits) via een radiofrequentie van 868 MHz over lange afstanden verzenden. Zo zullen de mede-

werkers van Infrabel in de toekomst bijvoorbeeld gegevens over de temperatuur van de sporen in heel België kunnen ontvangen. In het geval van een hittegolf (zoals in 2018) hebben we geen personeel meer nodig in de sporen. Zo vermijden we onnodige verplaatsingen. En kunnen teams nog korter op de bal spelen.

DIGITALISERING VAN DE AANKOOP VAN GOEDEREN EN DIENSTEN

Voor de aankoop van goederen of diensten beschikt Infrabel over een strikte procedure die in verschillende stappen verloopt. Toen alles nog op papier gebeurde, werden de dossiers fysiek van de ene persoon aan de andere doorgegeven, zelfs soms tussen Brussel en de verschillende kantoren in de provincie. Een aankoop was dus omslachtig en tijdrovend.

Door 75% van de procedure te digitaliseren, had Procurement, de dienst belast met aankopen, de behandelingstermijn al met ongeveer 40% ingekort. In 2018 maakte de dienst het plaatje compleet. Zo introduceerde hij, in samenwerking met de IT-afdeling, de elektronische handtekening. Door de auteur van het elektronisch document te authenticeren, staat deze oplossingen garant voor de echtheid ervan. Deze digitalisering is interessant voor het bedrijf maar wordt ook verplicht gemaakt door de overheid, die eist dat er gebruik wordt gemaakt van digitale platformen in de verwerking van overheidsopdrachten.



TOEZICHT OP DE SPOREN

Het toezicht op de sporen is onontbeerlijk voor de veiligheid en de regelmaat van het treinverkeer. Door gebruik te maken van tablets kunnen we de evolutie van fouten en bijsturende acties beter opvolgen. Wanneer er tijdens een inspectie aan en langs de sporen onregelmatigheden worden vastgesteld, kan men deze met een nieuwe mobiele applicatie registreren en eventueel actie ondernemen.

Voor elke onregelmatigheid wordt er een dossier geopend. Zolang de onregelmatigheid niet definitief afgesloten is, blijft het dossier openstaan om de opvolging en optimalisering van de onderhoudsstrategie te verzekeren: de teams kunnen een specifieke onderhoudsactie aanmaken, een of meer vaststellingen linken aan een bestaande onderhoudsactie of een specifieke vaststelling onder toezicht plaatsen.

2. POSITIONNERING VAN DE GROEP

Eind 2018 waren er 12 vergunde vrachtoperatoren op het Belgische net: Lineas, Captrain, CFL Cargo, Crossrail, DB Cargo Rail Nederland, DB Cargo EuroCargoRail, Europorte, RailTraxx, Rotterdam Rail Feeding, SNCF Fret, Rurtalbahnhof Cargo Nederland en HSL Polska.

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, voor alle domeinen samen.

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.

De activiteit van de spoorwegondernemingen (incl. toeristische verenigingen ¹ en aangemelde instanties) voor het jaar 2018, die wordt uitgedrukt in effectieve ² en niet-effectieve treinkilometer is met 109,85 miljoen trein-kilometer licht gestegen ten opzichte van 2017. Die toename is grotendeels te verklaren door de sterke stijging van het aantal niet-effectieve trein-kilometer (+39,14 %).

Het totale bedrag van de gebruiksheffing ³ voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur (incl. toeristische verenigingen en aangemelde instantie) bedroeg € 760,26 miljoen, een stijging met 4,30 % ten opzichte van 2017. De voornaamste redenen voor deze stijging van de heffing zijn, enerzijds, de prijsindexering die Infrabel conform de wettelijke bepalingen toepast en, anderzijds, het aanzienlijk grotere aantal factureerbare niet-effectieve trein-kilometer.

Het aantal effectieve trein-kilometer voor het segment van het binnenlands reizigersvervoer (met uitzondering van de toeristische organisaties en de aangemelde instanties) is toegenomen met 2,73 % en bedraagt zo 81,66 miljoen trein-kilometer. Deze evolutie is toe te schrijven aan het stijgende treinaanbod van de betrokken actoren uit de sector.

In het internationale reizigersvervoer neemt het aantal effectieve trein-kilometer in 2018 zeer lichtjes toe tot 5,54 miljoen treinkilometer, 0,20 % meer dan voordien.

In 2018 kende het segment van het goederenverkeer een daling van het aantal effectieve trein-kilometer met 3,46% ten opzichte van 2017, i.e. een totaal van 13,18 miljoen trein-kilometer. Dit levert een totaalbedrag van het aantal effectieve trein-kilometer voor alle segmenten (uitgezonderd de toeristische verenigingen en aangemelde instanties) op van 100,38 miljoen trein-kilometer, dit is een lichte daling met 1,73 % in 2018.

¹Een toeristische vereniging is een organisatie die een bijzonder statuut geniet om, in het kader van de toeristische activiteiten die ze inricht, beperkte ritten af te leggen op de spoorinfrastructuur. Sinds 2017 rijdt er evenwel geen enkele toeristische vereniging meer op ons spoornet.

²Een effectieve trein-km is een trein-kilometer die een trein effectief op het spoornet heeft afgelegd. Een niet-effectieve trein-km is een trein-kilometer die door een spoorwegonderneming werd gereserveerd maar niet werd gebruikt.

³Het gaat om het bedrag voor de effectieve en niet-effectieve "Your Moves" heffing, inclusief de administratieve kosten (AK). Hierbij dient te worden benadrukt dat sinds de Beslissing D-2015-11-S van 15 oktober 2015 van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en het arrest van het hof van beroep van 30 november 2016, Infrabel verplicht werd om de forfaitaire facturatie van het product 'YourShunts' af te schaffen. Hierdoor is het bedrijf genoodzaakt om uitsluitend de wettelijke formule toe te passen. Desalniettemin, gelet op de technische onmogelijkheid om deze formule toe te passen, heeft het Excom van 17 januari 2017 beslist om het gebruik van de lokale capaciteit (YourShunts) niet langer te factureren aan de spoorwegondernemingen (SO) tot er een andere oplossing wordt toegepast.

3. BELANGRIJKE GEBEURTENISSEN NA HET AFSLUITEN VAN HET BOEKJAAR

De vereenvoudigde fusie door absorptie tussen Infrabel en AlphaCloud NV, via de vereffening zonder ontbinding van AlphaCloud NV, kwam tot stand op 10 januari 2019. Fiscaal en boekhoudkundig ging deze fusie in vanaf maandag 31 december 2018 middernacht. Deze fusie, die werd ingegeven door de synergiemogelijkheden tussen beide bedrijven, zowel op operationeel als financieel vlak, beantwoordt ook aan de vraag van de regering om het aantal dochterondernemingen te rationaliseren.



4. OMSTANDIGHEDEN DIE EEN BELANGRIJKE INVLOED OP DE ONTWIKKELING VAN ONDERNEMINGEN KUNNEN HEBBEN

ONDERNEMINGSPLAN EN MEERJARENINVESTERINGSPLAN

Het koninklijk besluit van 25 december 2016 verplicht Infrabel om een ondernemingsplan op te stellen dat in de eerste plaats rekening houdt met de beperkte beschikbare middelen in de staatskas.

In dit Ondernemingsplan 2017-2020, dat op 30 mei 2017 door de raad van bestuur werd goedgekeurd, tracht Infrabel, door de tering naar de nering te zetten, te voldoen aan de verwachtingen van zijn klanten en hun de nodige ondersteuning en dienstverlening te bieden waarmee ze hun respectieve activiteiten kunnen uitvoeren. De uitdaging van dit ondernemingsplan bestaat er in ervoor te zorgen dat de negatieve impact door arbitrages uitgevoerd omwille van budgetverminderingen voor de klanten zo laag mogelijk blijft. Infrabel is dan ook vastberaden om op de ingeslagen weg richting de modernisering en digitale transformatie van het bedrijf verder te gaan (zie ook hoofdstuk 5).

Bovenop de investeringen die voorzien zijn in het kader van het 'Meerjareninvesteringsplan 2017-2020' (MIP), goedgekeurd op 30 mei 2017 en goed voor 4,3 miljard euro, keurde de raad van bestuur van Infrabel op 18 december 2017 het 'Strategisch Meerjareninvesteringsplan 2018-2031' (SMIP), voorbereid op vraag van de regering, goed. Deze extra investering van 1,147 miljard euro die werd vrijgemaakt door de federale regering zal toelaten om de werken voor het GEN opnieuw op te starten en een aantal gewestelijke spoorprioriteiten te realiseren. De gewesten hebben beslist om, aanvullend op deze extra investering vanuit de federale overheid, een aantal gewestelijke spoorprioriteiten te cofinancieren. (zie ook hoofdstuk 5).

BREXIT

Op 10 april werd de Brexit-datum door de 27 lidstaten vastgesteld op 31 oktober 2019. Of er al dan niet een "withdrawal agreement" of enige andere overeenkomst (blijft UK deel van de EU-douaneunie, ...) tussen de EU en VK wordt afgesloten, valt af te wachten. Een "harde Brexit" blijft nog steeds mogelijk.

Voor Infrabel zullen de gevolgen van een "harde" Brexit eerder beperkt blijven. De grootste impact voor Infrabel op operationeel vlak is de creatie van een nieuwe spoorwegonderneming Eurostar France die na de Brexit de Eurostar-treinen op ons net zal laten rijden ter vervanging van Eurostar International Ltd. Eurostar International Ltd (EIL) richtte immers een nieuwe operator op in Frankrijk ("Eurostar France") zodat ze in Frankrijk een Europees geldig veiligheidscertificaat A kunnen aanvragen en zodat Eurostar zonder problemen op het Franse en Belgische net kan blijven rijden. Inzake supply chain is Infrabel slechts beperkt afhankelijk van Britse leveranciers, waardoor een negatieve impact onwaarschijnlijk is. Op korte termijn zal er ook geen impact zijn op onze samenwerking met Network Rail via de Europese en internationale vakorganisaties (EIM, UIC, etc.). Ook voor de werking van de Rail Freight Corridor North Sea - Mediterrean (RFC NSM) die door het VK loopt zullen de gevolgen eerder beperkt zijn.



VEILIGHEIDSVERGUNNING

In 2018 heeft Infrabel de verlenging van zijn veiligheidsvergunning verkregen van de nationale veiligheidsinstantie DVIS. Deze nieuwe veiligheidsvergunning is geldig tot 2023 en is gebaseerd op de verordening EU 2010/1169.

In het verslag staan enkele niet-conformiteiten, die Infrabel ten laatste eind 2019 wil weggewerkt hebben.

De volgende vergunning zal geauditeerd worden overeenkomstig de nieuwe versie van de verordening EU 2018/762.

Dit is een grote wijziging qua concept waar Infrabel alvast mee gestart is. Het begrip end-to-end-proces en de verwerking van menselijke factoren (Human Factors) in het veiligheidsbeheersysteem vormen een boeiende uitdaging.

S460

Op 18 mei 2018 besliste de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS), die de veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerder en de veiligheidscertificaten van de spoorwegondernemingen aflevert en vernieuwt, om het gebruik van de S460 formeel te verbieden. Hierdoor werd Infrabel verplicht om enkel nog te werken met totale lijnonderbrekingen. Op 12 juni verleende de DVIS de toestemming om, tot 31 december 2018 en onder bepaalde strikte voorwaarden, de S460 verder te gebruiken. Deze beslissing, die grote gevolgen heeft voor de planning en uitvoering van de werkzaamheden, onderwierp de beveiliging van de werkplek aan een aantal nieuwe regels.

De opgelegde lijnonderbrekingen hebben een merkbare impact op de klanten van Infrabel aangezien dit leidt tot afgeschafte treinen. De nieuwe procedure laat ons toe om de werkzaamheden, weliswaar met een beperktere inzet van zware werfmachines, overdag voort te zetten. Dit betekent een lager rendement van de werken die overdag plaatsvinden en dus een risico dat de werkzaamheden die de komende jaren zijn gepland, langer zullen duren. Inspelend op deze nieuwe situatie besliste Infrabel om een reeks maatregelen te nemen. Voor werken in de sporen werd er een risicomatrix ontwikkeld om het beschermingsniveau te bepalen.



EUROPESE BESLISSINGEN

De Europese fondsen die in het financiële meerjarenkader (Multiannual Financial Framework) voorbehouden zijn aan het spoor gaan nog steeds in dalende lijn, en zullen verder afnemen na de brexit. Zo is er gereede twijfel dat de Europese begroting de ontbrekende middelen zal kunnen leveren voor de modernisering en digitalisering van de Europese infrastructuur in de komende jaren. Veel zal ook afhangen van het financieel meerjarenkader 2021-2027, dat in de loop van 2019 moet worden goedgekeurd.

In 2017, 2018 en begin 2019 is er volop werk gemaakt van de tenuitvoerlegging van de technische pijler van het 4e Spoorpakket, dat in 2016 werd goedgekeurd. De overheveling van bevoegdheden van de nationale veiligheidsagentschappen naar het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ESA) is immers voorzien voor midden 2019. Alle spelers van het spoorstelsel, waaronder Infrabel, bereiden zich voor op deze verandering van bevoegdheden.

Voor wat de Rail Freight Corridors betreft, stond het jaar 2018 voornamelijk in het teken van de afwerking van de “International Contingency Plans” die het mogelijk moeten maken om het verkeer internationaal om te leiden in geval van incidenten. Deze plans werden goedgekeurd door de drie corridors waar Infrabel deel van uitmaakt en zijn voortaan opgenomen in de operationele procedures.

In 2018 begon RailNetEurope ook gebruik te maken van de pilootversies van het TimeTablingRedesign (TTR). Infrabel en Prorail kozen de spooras Rotterdam-Antwerpen om de nieuwe capaciteitstoe-wijzingsprocedures uit te testen.

Europa heeft 9 multimodale Core Networks Corridors uitgestippeld die tegen 2030 klaar zouden moeten zijn. Daarvan lopen er drie door België: de North Sea-Baltic Corridor, de Rhine-Alpine Corridor en de North Sea-Mediterranean Corridor. Tegen 2030 zullen de baanvakken die behoren tot deze corridors moeten beantwoorden aan 5 criteria, voornamelijk ten behoeve van het goederenvervoer: uitgerust zijn voor elektrische tractie, een minimumlast van 22,5 ton (fret) per as kunnen dragen, een referentiesnelheid (vracht) van minimaal 100 km/h toelaten, uitgerust zijn met ETCS (interoperabiliteit) en, op regelmatige afstanden van elkaar verwijderd, beschikken over wijksporen van 750 meter (vracht). Vandaag beantwoordt het Belgische spoornet aan bijna al deze vereisten: slechts een klein aantal lijnvakken bleek niet geheel te voldoen aan de criteria en vormt momenteel het voorwerp van verder onderzoek en/of bijkomende investeringen.

5. RISICO'S WAARAAN DE GROEP IS BLOOTGESTELD

Het koninklijk besluit van 25 december 2016 legt de voorlopige regels vast die gelden als beheerscontract en bepaalt tevens de dotaties van Infrabel voor 2017 tot 2020. Verder worden hierin de eerder aangekondigde besparingen bekrachtigd, te weten een vermindering van 33% van het totaalbedrag aan subsidies ten opzichte van het beheerscontract 2014 en het meerjareninvesteringsplan 2013-2015.

Daarnaast plafonneert dit koninklijk besluit de infrastructuurheffing met betrekking tot de openbare dienst voor binnenlands reizigersvervoer tot de daarin vastgelegde bovengrens. Rekening houdend met de door NMBS verwachte toename van het aantal treinkilometers tot 2020 en met de ingeschatte opbrengst aan infrastructuurheffing die daaruit had moeten volgen, zal Infrabel hierdoor in 2017 ongeveer 18 miljoen euro en vanaf 2018 zelfs 40 miljoen euro per jaar moeten besparen.

In zijn ondernemingsplan, dat op 30 mei 2017 door de raad van bestuur werd goedgekeurd, heeft Infrabel dan ook de nodige maatregelen genomen om zijn verminderde financiële middelen te compenseren.

Opzet van dit ondernemingsplan is ervoor te zorgen dat de arbitrages die vanwege budgetverminderingen werden uitgevoerd zo min mogelijk negatieve gevolgen voor de klanten hebben. Om dat doel te bereiken, zal Infrabel de talloze inspanningen van de afgelopen jaren verder opvoeren om meer vaart te zetten achter zijn modernisering en digitale transformatie. De bedoeling is zoveel mogelijk te besparen op de exploitatiekosten om de investeringen veilig te stellen. Zo zal het personeel van Infrabel verder dalen tot 9.736 VTE's in 2020, in vergelijking met 12.045 VTE's eind 2014. Over de periode 2017-2020 wil Infrabel 113 miljoen euro besparen op zijn werkingskosten door onder meer de arbeidskrachten beter te groeperen om zo de huurkosten te drukken, een nieuw "Post & Print Services" contract af te sluiten, de EBP-onderhoudscontracten te herzien, enz.

Dankzij deze ingrijpende besparingen blijft de netto financiële schuld beneden het door de federale regering opgelegde plafond van 2.150 miljoen euro. De schuld wordt hoe dan ook gestabiliseerd onder het niveau van 2014.

Daarom heeft Infrabel ervoor gekozen de investeringen, en meer bepaald de vervangingsinvesteringen, maximaal veilig te stellen. Dit om te vermijden dat nieuwe snelheidsbeperkingen moeten worden opgelegd. Er wordt evenwel niet gesnoeid in de de investeringen in veiligheid.

Het is van groot belang dat er vanaf 2020 opnieuw ruimte is om extra te investeren in de vernieuwing van de spoorweginfrastructuur en zo de opgelopen achterstand in te halen. Zonder deze vervangingsinvesteringen zal het niet langer mogelijk zijn bepaalde infrastructuuronderdelen in stand te houden om de eenvoudige reden dat het volume aan uit te voeren werkzaamheden niet langer materieel haalbaar zal zijn met als gevolg dat men de betrokken infrastructuuronderdelen volledig buiten dienst moet stellen tot op het ogenblik dat ze volledig vernieuwd kunnen worden. In september 2017 heeft Infrabel het Phoenix-project opgestart. Het doel hiervan is de economische ontwikkelingskansen van Infrabel in kaart te brengen, zowel wat de infrastructuurproductie betreft (onderhoud, vernieuwing en uitbreiding van het spoorwegnet) als op het gebied van capaciteitsbeheer. In de audit over de infrastructuur van het Belgische spoorwegnet wordt naast een stand van zaken over de assets van Infrabel, een beleidsanalyse gemaakt en geprognosticeerd welke financiële en

technische middelen nodig zijn om de waarde van de spoorweginfrastructuur op peil te houden. De resultaten van deze audit maken duidelijk dat er, wat infrastructuurvernieuwing betreft en vergeleken met het gemiddelde over de periode 2016-2020, op jaarbasis gemiddeld een extra investeringsdotatie nodig is van 99 miljoen euro per jaar van 2018 tot 2022, 64 miljoen euro per jaar van 2023 tot 2027 en 113 miljoen euro per jaar van 2028 tot 2032.

In het verlengde van het meerjareninvesteringsplan heeft Infrabel eveneens een strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) opgesteld met het doel de laatste hand te leggen aan het GEN en werk te maken van de gewestelijke prioriteiten. Strikt genomen gaat Infrabel in zijn SMIP ervan uit dat er een globale budgettaire enveloppe, zonder gewestelijke cofinancieringen, van 1.146,9 miljoen courante euro beschikbaar wordt gesteld (zijnde 859,6 miljoen courante euro ten laste van het zogenaamde heilzame miljard⁴, 56,2 miljoen courante euro van het beschikbare saldo van het GEN-fonds en 231,1 miljoen courante euro aan bestaande prefinancieringen). De gewesten hebben beslist om boven op deze bedragen extra middelen uit te trekken voor de uitvoering van hun prioritaire projecten, respectievelijk 100 miljoen courante euro voor het Vlaamse Gewest en 32,5 miljoen courante euro voor het Waalse Gewest. Het leeuwendeel daarvan zal gaan naar projecten die onder de bevoegdheid van Infrabel vallen. Het globale samenwerkingsakkoord en de uitvoerende samenwerkingsakkoorden die formeel invulling geven aan dit SMIP, werden goedgekeurd door de verschillende regeringen (zowel op federaal als gewestelijk niveau), maar nog niet door de parlementen. Bijgevolg zijn deze akkoorden nog niet officieel van kracht. Het koninklijk besluit van 21 december 2013 voorziet echter wel in de federale bijdrage die noodzakelijk is om uitvoering te geven aan het SMIP.

Om de voorwaarden voor deze aanvullende financiering formeel vast te leggen, hebben de federale Staat, Infrabel en de gewesten contracten afgesloten, respectievelijk op 7 november 2017 voor de projecten die extra financiële steun van de Vlaamse regering krijgen en op 20 december 2018 voor het project Athus – Mont Saint-Martin.

Het Overlegcomité tussen de federale Staat, de gemeenschappen en de gewesten had op 7 december 2005 zijn goedkeuring gegeven aan de toepassing van de prefinancieringsregeling waarin het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 voorziet in zes infrastructuurprojecten die als van gewestelijk belang worden beschouwd. Van deze zes projecten is het project voor de spoorwegbediening van de luchthaven van Gosselies het enige dat nog niet in gang werd gezet.

Het globale samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuur dateert van 7 november 2018. Daarin werd de beslissing bekrachtigd om de niet-geactiveerde bedragen van de Waalse prefinanciering voor de spoorverbinding in het kader van het project "Gosselies" te benutten om in Wallonië infra-structuurwerken voor het GEN uit te voeren waarvoor Infrabel bevoegd is. Deze prefinanciering – goed voor 231,12 miljoen courante euro – wordt beschikbaar gesteld aan Infrabel om GEN-werken uit te voeren op het grondgebied van het Waals Gewest. Het contract tussen de federale Staat en het Waals Gewest waarin deze prefinanciering en dus ook de verplichtingen van de verschillende partijen formeel worden vastgelegd, is momenteel in voorbereiding.

⁴ Heilzaam miljard, ook wel investeringspact genoemd: 1 miljard euro aanvullende financiering van de federale overheid om het GEN te voltooien en de prioritaire projecten in de gewesten af te ronden.



Op 18 december 2017 keurde de raad van bestuur het SMIP goed. Op grond van deze beslissing geeft het management van Infrabel uitvoering aan de projecten die vanaf 2018 in het SMIP gepland waren. Hierbij wordt het financiële evenwicht van Infrabel gewaarborgd, zoals gevraagd door de raad van bestuur. Gelet op het bedrag van de nettoschuld die in 2014 werd overgenomen, namelijk 2,2 miljard euro, heeft Infrabel ervoor gekozen geen investeringen te financieren door bijkomende schulden te maken die verder gaan dan hetgeen vastgelegd is in de diverse samenwerkingsakkoorden tussen de federale Staat en de gewesten (11 oktober 2001, besluit van het Overlegcomité van 11 oktober 2005 en 7 november 2018).

Voor de projecten die aanvullende financiële middelen van de gewesten krijgen, werden de uitvoeringscontracten pas eind 2018 gesloten. Bijgevolg waren enkel de federale bijdrage en het saldo van het GEN-fonds verzekerd voor de verwezenlijking van het SMIP in 2018. Daarom heeft het management van Infrabel, in afwachting dat de gewestelijke cofinancieringen formeel vorm hebben gekregen, de GEN-werken slechts hervat en de gewestelijke projecten slechts verwezenlijkt voor zover de daartoe vereiste middelen beschikbaar waren in de federale bijdrage.

Verder valt op te merken dat de activering van de prefinanciering Gosselies voor het GEN de schuld van Infrabel tijdelijk zal doen toenemen ten belope van de geprefinancierde bedragen. Dit kan negatief doorwerken op de exploitatierekening en zodoende ook op het saldo van de ESR-rekeningen⁵.

⁵ ESR-rekeningen: rekeningen volgens het Europees Stelsel van Rekeningen (ESR). De bedoeling is het positieve of negatieve saldo te berekenen van de activiteiten (investeringen en exploitatie) van Infrabel die directe ge-

Om de omvang van zijn schuld onder controle te houden, kan Infrabel alleen toezeggen het prefinancieringscontract voor het GEN te sluiten in zoverre de volgende minimumvoorwaarden vervuld zijn:

- het prefinancieringscontract voor het GEN-project dat momenteel wordt opgesteld, moet uitdrukkelijk bepalen:
 - dat het Waalse Gewest de verbintenis aangaat om de interesten op zich te nemen van de voor dit project aangegane leningen, goed voor 20.330.000 courante euro;
 - dat de federale Staat een specifieke aanvullende investeringsdotatie aan Infrabel toekent met het oog op de aflossing van zowel het nominale bedrag van de in het kader van de prefinanciering aangegane leningen als van de interesten op die leningen die hoger liggen dan hetgeen het Waalse Gewest op zich neemt;
- dat de bijkomende schuld die ontstaat door de prefinancieringen en het in voorkomend geval daaruit voortvloeiende negatieve ESR-saldo op voorhand door de minister van Mobiliteit en Vervoer en de minister van Begroting worden goedgekeurd zonder dat Infrabel verplicht wordt de komende jaren compenserende maatregelen te nemen.

Zo niet, kunnen deze maatregelen negatieve gevolgen hebben voor de toestand van het bestaande spoorwegnet.

De planning van de in het SMIP 2018-2031 vermelde projecten, de daartoe vereiste budgettaire middelen en de jaarlijkse verdeling daarvan werden geraamd op basis van de kennis die op 15 september 2017 beschikbaar was over het project en het ETCS-masterplan.

De planning, het budget en de jaarlijkse verdeling ervan zullen worden nageleefd op voorwaarde dat:

- de projectopzet ongewijzigd blijft;
- alle noodzakelijke vergunningen worden afgegeven binnen de in de projectfiche vastgestelde termijn, wat met name inhoudt dat er geen beroep tegen de afgegeven vergunningen zal worden ingesteld;
- er zich, ondanks alle door Infrabel genomen voorzorgsmaatregelen, geen onvoorziene omstandigheden buiten zijn wil voordoen die verstreckende gevolgen hebben en die Infrabel terecht als overmacht kan invoeren;
- de Staat en in voorkomend geval het gewest de financiële steun voor de werken betaalt volgens de in de fiche vastgelegde vervalkalender voor alle in het SMIP opgenomen projecten, tenzij de planning vertraging oploopt: in dit geval kan de beschikbaarstelling van de middelen worden herschikt rekening houdend met wat daadwerkelijk nodig is voor de werven.

Onvoorziene omstandigheden zijn te verstaan als alle voorvallen en ontwikkelingen die niet bekend waren op 15 september 2017, zoals uitzonderlijk slechte weersomstandigheden die gevolgen hebben voor de uitvoering van projecten, nieuwe technische of technologische ontwikkelingen, prijsstijgingen boven de verwachte inflatie, een economische conjunctuur die fors afwijkt van de aanvankelijk gemaakte redelijke veronderstellingen, het intreden van nieuwe elementen die niet gekend waren op 15 september 2017 en die verregaande gevolgen hebben voor de werven, alsook veranderingen

volgen hebben voor de rekeningen van de Staat. Van de entiteiten waarvan de rekeningen geconsolideerd worden met die van de Staat wordt verwacht dat hun ESR-saldo nul of positief is. Als dit saldo negatief is, verlangt de Staat doorgaans compenserende maatregelen.

in wet- en regelgeving of aanpassingen van normen of vereisten die van kracht waren bij de afgifte van de nodige vergunningen.

Aan deze algemene voorwaarden kunnen in voorkomend geval bijzondere voorwaarden worden toegevoegd die in elke projectfiche worden vermeld.

Voor zover een of meer van die voorwaarden niet vervuld zijn, hebben de overheidsinstanties die het SMIP financieren, afgesproken het uitvoeringskader van het SMIP opnieuw te bekijken (arbitrage tussen projecten en/of financiële compensaties).

Het Instituut voor de Nationale Rekeningen heeft Infrabel op 19 oktober 2018 opgenomen in de lijst S1311. De in deze lijst vermelde entiteiten worden gelijkgesteld met administratieve openbare instellingen met rechtspersoonlijkheid en beheersautonomie, en zijn bijgevolg onderworpen aan de wet van 22 mei 2003 houdende organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de federale Staat, zoals gewijzigd door de wet van 25 december 2016. Dit houdt onder meer in dat de schuld van Infrabel voortaan wordt geconsolideerd met die van de Staat.

Deze consolidatie met de rekeningen van de Staat heeft diverse gevolgen, waarover van gedachten werd gewisseld met de FOD BOSA⁶, namelijk:

- Infrabel dient jaarlijks een begroting en afsluiting conform het ESR voor te leggen. De timing is voortaan gebaseerd op de begrotingscyclus van de Staat.

Concreet betekent dit dat Infrabel de exploitatie- en investeringsbudgetten voortaan in april, dus zes tot zeven maanden vroeger moet opmaken, terwijl dit traditiegetrouw in december van het jaar J-1 gebeurde. De amendering van het investeringsbudget werd doorgaans in juni van het jaar J voorgelegd, maar nu moet dit drie tot vier maanden vroeger gebeuren in februari en bovendien moet ook het exploitatiebudget worden geamendeerd. Rekening houdend met de periode waarin de budgetten worden opgesteld, heeft dit tot gevolg dat het budget bijna één jaar vóór de uitvoering ervan wordt opgemaakt, waardoor de afstand tussen budget en realiteit groter wordt.

De maandafsluitingen moeten voortaan op de vijftiende dag van de maand M+1 plaatsvinden; de jaarafsluiting moet worden afgerond en goedgekeurd door alle bestuursorganen alsook door het college van de commissaris en de voogdijminister. Uiterlijk op 20 maart van het jaar J+1 moet een en ander in het specifieke computersysteem van de Staat worden ingevoerd.

Deze nieuwe deadlines vormen weliswaar een uitdaging, maar toch heeft Infrabel nu al de nodige maatregelen genomen om ze na te leven.

- Infrabel kent in zijn budgetten en boekhouding 34 ESR-rekeningen die geen onderscheid tussen exploitatie en investering mogelijk maken en waarin evenmin een beschrijving gegeven wordt van de projecten die Infrabel wil uitvoeren. Wat dat betreft, behoudt Infrabel dus zijn autonomie. Nochtans wordt in de ESR-rekeningen onderscheid gemaakt tussen boekhoudkundige categorieën (lonen, aannemingen, grondstoffen, dotaties, verkopen enzovoort).

Deze classificatie heeft tot gevolg dat Infrabel de budgetoverdrachten en kredietoverschrijdingen volgens boekhoudkundige categorie alleen autonoom kan uitvoeren tussen economische codes met dezelfde eerste twee cijfers.

Afgezien van dit specifieke geval moet door tussenkomst van de minister van Mobiliteit en Vervoer een aanvraag worden ingediend bij de minister van Begroting. Indien de kredietoverschrij-

⁶ BOSA is de Federale Overheidsdienst Beleid en Ondersteuning / Stratégie et Appui.

dingen aanleiding kunnen geven tot bijkomende financiële steun, moeten deze extra kredieten worden goedgekeurd in de algemene uitgavenbegroting.

- Bepaalde uitgaven worden ingeschat bij het opstellen van het jaarbudget, maar kunnen in de tussentijd veranderen naarmate het jaar vordert. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer Infrabel tijdens het jaar wordt gevraagd investeringen voor derden uit te voeren (bijvoorbeeld bijkomende inrichtingswerken voor een gemeente om een overweg te verwijderen). Wat de resultatenrekening betreft, zijn deze investeringen neutraal (IN = OUT). Nochtans moeten de ontvangsten en uitgaven in het kader van de ESR-boekhouding volledig voorzien worden. Het gevolg hiervan is dat men tijdens het jaar alleen de gebudgetteerde ontvangsten en uitgaven kan realiseren tenzij door tussenkomst van de minister van Mobiliteit en Vervoer een uitzondering wordt aangevraagd bij de minister van Begroting. Infrabel zal naar verwachting een dergelijke uitzondering aanvragen.
- De ESR-rekeningen houden alleen rekening met de in- en uitstroom van middelen tijdens het jaar: het ESR-saldo (ontvangsten min uitgaven) wordt op basis daarvan berekend.

Bovendien mag Infrabel op grond van het beheerscontract het niet-gebruikte gedeelte van de dotaties het jaar nadien aanspreken.

Anders gezegd, wanneer Infrabel voor zijn uitgaven in een bepaald jaar niet alle financieringsbronnen opgebruikt, zal het ESR-saldo van dit jaar positief zijn. In het tegenovergestelde geval valt het verbruik in het jaar J+1 hoger uit dan de financieringsbronnen die vermeld staan in de ESR-rekeningen. Infrabel krijgt in dit geval dus een negatief ESR-saldo.

Deze situatie kan tot gevolg hebben dat Infrabel na de begrotingscontrole het ESR-saldo tot nul moet terugbrengen en met andere woorden tijdens het jaar arbitrages moet uitvoeren.

- Afgaande op de notificaties van de ministerraad betreffende de voorgaande begrotingsjaren is het de verwachting dat het saldo van alle geconsolideerde entiteiten met code S1311 in 2019 nul of positief zal zijn.

Infrabel kan door tussenkomst van de minister van Mobiliteit en Vervoer een gemotiveerde en door de voorzitter van de raad van bestuur ondertekende uitzondering voorleggen aan de minister van Begroting. Voor 2019 is er geen probleem, want het gebudgetteerde saldo is positief. Indien Infrabel echter de jaren daarna een dergelijke uitzondering aanvraagt en krijgt, bestaat het risico dat Infrabel het evenwicht moet herstellen op het ogenblik van de begrotingscontrole door de Staat.

De ontslagnemende Belgische regering behandelt momenteel alleen lopende zaken. Niettemin heeft Infrabel van de FOD BOSA vernomen dat het niet onderworpen is aan de omzendbrief inzake begrotingsbehoedzaamheid.

Anders dan de betalingsfrequentie waarin het beheerscontract voorziet, worden de dotaties van 2019 in twaalfden betaald. Dit kan een lichte weerslag hebben op de cash van Infrabel.

Op grond van de Europese wetgeving, te weten **Richtlijn 2012/34/EU** van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte, inclusief de bijlage II, getiteld "Aan de spoorwegondernemingen te verlenen diensten", en de **Uitvoeringsverordening (EU) 2015/909** van de Commissie van 12 juni 2015 betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien, moet de structuur van de gebruiksheffingen die door de diverse Europese infrastructuurbeheerders worden opgelegd in

harmonie worden gebracht volgens het **beginsel** van de **directe kosten**, zo nodig aangevuld door **mark-ups**. Infrabel herziet bijgevolg zijn heffingsformule. Van belang is dat de gebruiksheffing volgens de nieuwe formule, gecombineerd met de exploitatiedotaties, voor voldoende ontvangsten zorgt om de exploitatiekosten van Infrabel te dekken.

Contractueel gezien heeft de private investeerder in het Diabolo-project het recht de publiek-private samenwerking (PPS) voortijdig te beëindigen indien het reizigersaantal over een periode van twaalf maanden ver beneden de verwachtingen blijft. De nationale luchthaven heeft in 2018 het aantal reizigers verder zien toenemen. Bijgevolg is niet voldaan aan de voorwaarden om de samenwerking voortijdig te beëindigen.

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

Na een fiscale controle bij HR Rail heeft Infrabel in 2015 een deel van de inkomsten terugbetaald die werden verkregen door bepaalde vrijstellingen van bedrijfsvoorheffing opgenomen in de aangifte van de bedrijfsvoorheffing 2013. In 2017 heeft de voogdijoverheid echter positief gereageerd op de vraag van Infrabel om deze toestand recht te zetten via de exploitatiedotaties aangezien de neutraliteit van de wetgeving met betrekking tot het economisch relanceplan op het financieel resultaat van Infrabel niet werd gerespecteerd. Uit voorzorg blijft de voor de aanslagjaren 2014 en 2015 aangelegde voorziening behouden.



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. DOCHTERONDERNEMINGEN

Infrabel beschikt eind 2018 over zes dochterondernemingen waarin hij een meerderheidsparticipatie bezit:

- TUC RAIL NV actief op het vlak van studies en spoorinfrastructuurwerken.
- Creosoteer Centrum van Brussel NV dat actief is op het vlak van de impregnering van dwarsliggers;
- AlphaCloud NV dat oplossingen biedt voor de bewaring en back-up van computergegevens in het Data Center in Muizen (Mechelen);
- SPV Brussels Port NV;
- SPV Zwankendamme NV;
- SPV 162 SA ⁷.

Op 29 juni 2018 heeft Infrabel de aandelen van de andere aandeelhouder van AlphaCloud NV gekocht. Deze transactie verhoogde het controlepercentage van Infrabel in AlphaCloud NV van 50% tot 100%, waardoor Infrabel de volledige zeggenschap verkreeg over de dochteronderneming. Op 11 september 2018 besliste de raad van bestuur van Infrabel om AlphaCloud te fuseren met Infrabel door de vereffening zonder ontbinding van AlphaCloud NV. Op 27 november 2018 keurde de raad van bestuur van Infrabel het gemeenschappelijk voorstel tot vereenvoudigde fusie door overneming goed. Op 10 januari 2019 vond de fusie plaats. Vanuit een fiscaal en boekhoudkundig perspectief heeft deze fusie uitwerking vanaf 31 december 2018 middernacht. Deze fusie werd ingegeven door de 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.

⁷ De drie SPV zijn projectmaatschappijen die de vroegere NMBS-Holding heeft opgericht in het kader van de prefinanciering van verschillende investeringsprojecten door de Gewesten.

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;
- de CVBA Greensky en CVBA SPS Fin, alle twee opgericht in het kader van projecten voor alternatieve energie, en
- de ASBL Liège Carex die studies uitvoert over de bouw van een trimodale terminal (lucht, HST en weg) in Liège Airport.

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

- de EESV Rail Freight Corridor North Sea - Mediterranean;
- de EESV Corridor Rhine-Alpine;
- de EESV North Sea – Baltic Rail Freight Corridor.

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

Via de dochterondernemingen heeft Infrabel ook onrechtstreekse deelnemingen in:

- Woodprotect Belgium NV;
- Rail Facilities NV;
- de Eurocarex AISBL.

Hieronder vindt u het overzicht van de deelnemingen van Infrabel met het houderschappercentage

Onderneming	Houderschappercentage		
	Rechtstreeks	Onrechtstreeks	Totaal
TUC RAIL NV	99,98%	0,02%	100,00%
SPV 162 SA	100,00%		100,00%
SPV Zwankendamme NV	100,00%		100,00%
SPV Brussels Port NV	100,00%		100,00%
CCB NV	51,00%		51,00%
Woodprotect Belgium NV		50,94%	50,94%
AlphaCloud NV	100,00%		100,00%
Corridor Rhine-Alpine EESV	25,00%		25,00%
Rail Freight Corridor North-Sea Med EESV	21,80%		21,80%
North Sea-Baltic Rail Freight Corridor EESV	16,67%		16,67%
HR Rail NV van publiek recht	49,00%		49,00%
Rail Facilities NV		49,00%	49,00%
SPS Fin CVBA	1,58%		1,58%
Greensky CVBA	10,00%		10,00%
Liège-Carex ASBL	10,00%		10,00%
Eurocarex AISBL		2,50%	2,50%

FINANCIËLE GEGEVENS



1. RESULTATENREKENING

	31/12/2018	31/12/2017
Omzet	1.001.755.021,75	998.727.425,35
Exploitatiesubsidies	107.878.983,40	148.329.622,45
Geproduceerde vaste activa	469.980.051,57	440.966.288,76
Overige bedrijfsopbrengsten	11.656.791,75	20.499.253,48
Bedrijfsopbrengsten vóór kapitaalsubsidies	1.591.270.848,47	1.608.522.590,04
Aankopen handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	-242.330.596,51	-213.669.678,34
Diensten en diverse goederen	-1.249.817.036,81	-1.241.875.437,23
Personeelskosten	-51.736.412,87	-53.439.938,35
Andere bedrijfskosten	-8.507.867,30	5.783.936,81
Bedrijfskosten vóór afschrijvingen en bijzondere waardevermindervingsverliezen	-1.552.391.913,49	-1.503.201.117,11
Bedrijfsresultaat vóór kapitaalsubsidies, afschrijvingen en bijzondere waardevermindervingsverliezen	38.878.934,98	105.321.472,93
Kapitaalsubsidies	679.505.527,51	643.738.844,04
Afschrijvingen en bijzondere waardevermindervingsverliezen	-699.882.164,02	-666.270.343,79
Bedrijfsresultaat	18.502.298,47	82.789.973,18
Financiële opbrengsten	252.018.446,62	241.909.718,80
Financiële kosten	-227.321.861,29	-181.033.725,92
Deel in het resultaat van de deelnemingen verwerkt volgens de vermogensmutatiemethode	546.305,17	658.497,25
Resultaat voor belastingen	43.745.188,97	144.324.463,31
Winstbelastingen	-1.188.663,19	-1.442.408,21
Resultaat van het boekjaar	42.556.525,78	142.882.055,10
Actuariële verschillen op verplichtingen na uitdiensttreding	1.566.016,38	724.213,10
Aandeel in de niet-gerealiseerde resultaten van deelnemingen verwerkt volgens de vermogensmutatiemethode	51.865,96	-35.812,84
Totaal van de niet-gerealiseerde resultaten	1.617.882,34	688.400,26
Totaal van de gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten	44.174.408,12	143.570.455,36
Totaal van de gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten toe te rekenen aan:		
Aandeelhouders van de Groep	44.054.553,05	143.416.432,15
Minderheidsbelangen	119.855,07	154.023,21

Bedrijfsresultaat voor kapitaalsubsidies, afschrijvingen en bijzondere waardevermindering-verliezen

Het boekjaar 2018 wordt afgesloten met een bedrijfsresultaat voor kapitaalsubsidies, afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingverliezen van 38,9 miljoen €, tegenover 105,3 miljoen € in 2017, een daling met 66,4 miljoen €.

Deze evolutie wordt verklaard door:

- een stijging van de bedrijfskosten met 49,2 miljoen €,
- gecombineerd met een daling van de bedrijfsopbrengsten met 17,2 miljoen €.

De stijging van de bedrijfskosten met 49,2 miljoen € kan worden verklaard door de volgende elementen:

- een stijging van de aankopen handelsgoederen, grond- en hulpstoffen met 28,6 miljoen €,
- en stijging van de diensten en diverse goederen met 7,9 miljoen €,
- een stijging van de andere bedrijfskosten met 14,3 miljoen €,
- gedeeltelijk gecompenseerd door een daling van de personeelskosten met 1,7 miljoen €.

De daling van de bedrijfsopbrengsten met 17,2 miljoen € kan worden verklaard door:

- een daling van de exploitatiesubsidies met 40,4 miljoen €,
- een daling van de overige bedrijfsopbrengsten met 8,8 miljoen €,
- gedeeltelijk gecompenseerd door een stijging van de geproduceerde vaste activa met 29,0 miljoen € en,
- een stijging van de omzet met 3,0 miljoen €.



Totaal van de gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten

De afschrijvingen en bijzondere waardevermindervingsverliezen bedroegen 699,9 miljoen €, een stijging van 33,6 miljoen € ten opzichte van 2017. De afschrijvingen op kapitaalsubsidies bedroegen 679,5 miljoen €, een stijging van 35,8 miljoen €.

De financiële resultaten zijn positief ten belope van 24,7 miljoen € en zijn gedaald met 36,2 miljoen € ten opzichte van 2017. De financiële opbrengsten bedragen 252,0 miljoen €, waarvan interestopbrengsten voortvloeiend uit de beleggingen voor 32,7 miljoen €, 214,5 miljoen € ten gevolge van reële waarde aanpassingen, 4,3 miljoen € overige financiële opbrengsten en 0,5 miljoen € wisselkoersresultaten. De financiële lasten bedragen 227,3 miljoen €, waarvan 80,9 miljoen € eigenlijke financiële lasten voortvloeiend uit de schulden, 143,6 miljoen € reële waarde aanpassingen, 1,9 miljoen € omrekeningsverschillen op financiële schulden en 0,9 miljoen € overige financiële kosten.

Het aandeel in het netto resultaat van de investeringen opgenomen volgens de vermogensmutatiemethode is positief ten belope van 0,5 miljoen € (2017: 0,7 miljoen €).

Dit leidt tot het resultaat van het boekjaar van 42,6 miljoen € (2017: 142,9 miljoen €).

De niet-gerealiseerde resultaten, ten belope van 1,6 miljoen € (2017: 0,7 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 44,2 miljoen € voor het boekjaar 2018 ten opzichte van 143,6 miljoen € voor het boekjaar 2017.

2. BALANS

	31/12/2018	31/12/2017
Immateriële vaste activa & goodwill	1.476.868.462,92	1.475.021.017,44
Materiële vaste activa	18.067.109.228,12	17.822.218.019,61
Terreinen	1.611.849.253,50	1.608.365.722,90
Gebouwen	504.426.294,49	488.005.140,45
Spoorwegconstructies	5.331.093.084,49	5.219.716.992,71
Spoorweginfrastructuur	7.965.253.457,01	7.566.298.610,08
Rollend spoorwegmaterieel	77.393.346,93	78.526.802,63
Diverse installaties en uitrustingen	581.300.802,20	591.815.638,62
Vaste activa in aanbouw	1.995.792.989,50	2.269.489.112,22
Deelnemingen verwerkt volgens de vermogensmutatiemethode	12.323.048,76	12.465.509,22
Overige financiële activa	568.267.094,48	678.874.423,97
Vorderingen op meer dan één jaar	1.171.426.580,69	1.125.900.010,71
Afgeleide financiële instrumenten	423.541,91	5.555.976,52
Uitgestelde belastingen	1.576,83	112,85
Vaste activa	21.296.419.533,71	21.120.035.070,31
Vorraden	232.321.121,66	239.640.004,42
Handels- en overige vorderingen	393.806.241,67	385.039.125,19
Contractactiva	24.750.111,77	26.877.586,39
Afgeleide financiële instrumenten	1.144.211,77	0,00
Geldmiddelen en kasequivalenten	203.028.657,70	227.966.838,92
Vlottende activa	855.050.344,57	879.523.554,92
Activa bestemd voor verkoop	0,00	900.000,00
Totaal actief	22.151.469.878,28	22.000.458.625,23
Kapitaal	982.580.391,67	982.580.391,67
Uitgiftepremies	299.317.752,80	299.317.752,80
Geconsolideerde reserves	63.364.959,39	17.935.967,50
Eigen vermogen van de Groep	1.345.263.103,86	1.299.834.111,97
Minderheidsbelangen	3.755.363,69	3.638.378,30
Totaal eigen vermogen	1.349.018.467,56	1.303.472.490,26
Schulden uit personeelsbeloningen	174.627.532,26	177.295.864,00
Voorzieningen	38.167.971,61	41.825.224,16
Financiële schulden	2.589.191.612,72	2.987.706.454,90
Afgeleide financiële instrumenten	158.921.434,89	121.824.310,81
Uitgestelde belastingen	0,00	128.855,90
Overige schulden	550.860.194,89	558.870.743,18
Contractverplichtingen	12.053.327,45	0,00
Kapitaalsubsidies	15.317.797.807,46	15.078.343.940,60
Langlopende verplichtingen	18.841.619.881,28	18.965.995.393,55
Schulden uit personeelsbeloningen	78.422.847,08	82.514.887,41
Voorzieningen	63.027.398,50	59.580.471,14
Financiële schulden	340.068.900,41	146.544.587,40
Afgeleide financiële instrumenten	9.521.161,94	8.091.445,01
Handelsschulden	578.410.002,02	591.010.285,91
Belastingen en andere taksen	15.184.217,28	10.687.501,25
Sociale schulden	10.007.377,48	9.372.361,51
Overige schulden	176.509.291,46	178.218.506,58
Contractverplichtingen	15.868.779,58	3.328.320,36
Kapitaalsubsidies	673.811.553,69	641.642.374,85
Kortlopende verplichtingen	1.960.831.529,44	1.730.990.741,42
Schulden m.b.t. activa aangehouden voor verkoop	0,00	0,00
Totaal eigen vermogen en passiva	22.151.469.878,28	22.000.458.625,23

Het geconsolideerde balanstotaal van de Groep op 31.12.2018 bedraagt 22.151,5 miljoen €, een stijging van 151,0 miljoen € tegenover vorig jaar.

De balansstructuur blijft gekenmerkt door een belangrijk deel vaste activa (21.296,4 miljoen €). Dit zijn voornamelijk materiële vaste activa (18.067,1 miljoen €), maar ook immateriële vaste activa (1.476,9 miljoen €), waaronder het exploitatierecht (1.167,7 miljoen €), deelnemingen verwerkt volgens de vermogensmutatiemethode (12,3 miljoen €), overige financiële activa (568,3 miljoen €), vorderingen op lange termijn (1.171,4 miljoen €) en afgeleide financiële instrumenten (0,4 miljoen €).

De stijging van de materiële vaste activa met 244,9 miljoen € is toe te schrijven aan de gerealiseerde investeringen in 2018.

De daling van de overige financiële activa met 110,6 miljoen € is het gevolg van een daling van de termijndeposito's op meer dan drie maanden en een daling in de reële waarde aanpassingen op de overige financiële activa.

De rest van de activa wordt gevormd door de vlottende activa (855,1 miljoen €) die voor 393,8 miljoen € bestaan uit vorderingen, voor 232,3 miljoen € uit voorraden, voor 203,0 miljoen € uit geldmiddelen en kasequivalenten, voor 24,8 miljoen € uit contractactiva en voor 1,1 miljoen € uit afgeleide financiële instrumenten.

Het passief wordt gevormd door 1.349,0 miljoen € eigen vermogen, waarvan 3,8 miljoen € aan minderheidsbelangen, voor 18.841,6 miljoen € aan langlopende verplichtingen en voor 1.960,8 miljoen € aan kortlopende verplichtingen.

De langlopende en kortlopende verplichtingen bestaan uit kapitaalsubsidies voor 15.991,6 miljoen €, financiële schulden met inbegrip van de afgeleide financiële instrumenten voor 3.097,7 miljoen €, voorzieningen en schulden uit personeelsbeloningen voor 354,2 miljoen € en de andere schulden, zoals handelsschulden, sociale schulden, belastingen, overige schulden en contractverplichtingen, voor een totaal van 1.358,9 miljoen €.

De daling van de financiële schulden met inbegrip van de afgeleide financiële instrumenten met 166,5 miljoen € is het gevolg van een daling van de reële waarde aanpassingen op deze schulden en van de aflossingen op deze schulden.

Opgemaakt te Brussel op 23 april 2019,



Voorzitter raad van bestuur



Gedelegeerd bestuurder

CORPORATE GOVERNANCE

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



FOTO

Virtual reality-weergave van het toekomstige opleidingscentrum "Infrabel Academy"

FOTO & ILLUSTRATIE

Robert BAUM

Benjamin BROLET

Jean-Christophe CAILLAU

François DE RIBAU COURT

Ellen DE VUYST

Jean-Yves LIMET

Antoine RASSART

John STAPELS

Muriel VANDERMISSEN

Fotolia/Adobe stock

VERTALING

David BONDROIT

Irène BRUNEEL

Sarah CHEVALIER

Lieven TACK

Judith VERMEERSCH

Valérie VINCKIER

© 2019 - Infrabel

INFRABEL
Right On Track

