

A close-up photograph of a metal spring, showing the coiled wire and the texture of the metal. The image is split vertically, with the left side showing a different part of the spring and the right side showing a larger, more detailed view of the coils.

INFRABEL
JAARVERSLAG
2007

INHOUD

Missie, visie, waarden	4
Kwaliteit: een plicht voor onze toekomst	5
Kerncijfers	6
Belangrijke gebeurtenissen	8
Infrabel in het kort	10
5 missies van openbare dienstverlening	12
12 500 medewerkers verspreid over gans België	14
23 strategische prioriteiten	16
De belangrijkste investeerder van het land	18
6 klanten	20
Sterke engagementen	22
Het veiligste netwerk van Europa worden	24
De stiptheid verbeteren	30
Modernisering van het industrieel apparaat	36
Grote projecten voor een duurzame mobiliteit	42
De dagelijkse activiteiten van onze klanten vergemakkelijken	44
De Europese metropolen verbinden	52
Versterking van de intermodaliteit tussen de zee en het spoor	60
Corporate Governance	68
Jaarrekeningen	79

INFRABEL ACTIVITEITENVERSLAG



Pandrol Clip

Deze stalen "clip", ontworpen door de Britse industrieel Pandrol, is één van de systemen om de spoorstaven aan de dwarsbalken te bevestigen. Het gaat om een volgens een speciaal profiel geplooide en rekbare klem die men vast klikt in plaats van vast te schroeven. Vermits het een bijzonder gebruiksvriendelijk voorwerp is, dat bovendien geen onderhoud vergt, wordt het op veel spoorwegnetten gebruikt.

Missie

Als autonoom overheidsbedrijf is Infrabel door de Staat gemachtigd om een missie van openbare dienstverlening te verzorgen voor de hele gemeenschap. Als beheerder van de Belgische spoorweginfrastructuur wil ze binnen het Europese spoorwegnet bijdragen tot een duurzame mobiliteit ten dienste van de Belgische economische en sociale ontwikkeling, onafhankelijk van de spoorwegondernemingen die haar klanten zijn. Infrabel wil haar klanten een competitieve infrastructuur aanbieden, die is aangepast aan de huidige en toekomstige vraag.

Visie

Infrabel wil het kruispunt van Europa worden. Om deze doelstelling te verwezenlijken, beoogt ze een optimale betrouwbaarheid en toegankelijkheid van haar netwerk. Daarom stelt ze alles in het werk om een performant en veilig netwerk te ontwikkelen dat rekening houdt met de noden van de stakeholders én dat de best mogelijke integratie met de verschillende transportmogelijkheden verzekert, waarbij ook de interoperabiliteit niet uit het oog wordt verloren.

Waarden

Om haar missies tot een goed einde te brengen, kan Infrabel rekenen op haar medewerkers die elke dag opnieuw het net tot leven brengen en die meebouwen aan haar ontwikkeling. Ze respecteren verschillende fundamentele waarden zoals verantwoordelijkheidsgevoel, integriteit, verbintenissen ten opzichte van de klanten, streven naar precisie, teamspirit en vertrouwen, evenals een open geest, transparantie en motivatie.



KWALITEIT: EEN PLICHT VOOR ONZE TOEKOMST

Nooit is de behoefte aan mobiliteit voor personen en goederen zo hoog geweest als vandaag. De groeiende vraag naar ontspanningsmogelijkheden, de toenemende druk op de arbeidsmarkt, de steeds verregaandere globalisering van de economie... **Al die elementen samen zorgen vandaag voor een spectaculaire stijging van de transportbehoeften.** De laatste vijf jaar is het reizigersverkeer zo op het Belgische spoornet met 6,3% gestegen, terwijl het vrachtvervoer is toegenomen met 5,1%. Maar onze ambities reiken nog een flinke stap verder: tussen 2006 en 2012 willen we 25% meer reizigers voor de trein doen kiezen, en daarnaast het vrachtvervoer doen groeien met 35%.

Deze groeicijfers gaan vandaag gepaard met een **steeds grotere bezorgdheid voor het milieu.** Het komt er niet langer alleen maar op aan om steeds grotere volumes steeds verder en steeds sneller te kunnen vervoeren. Bij deze groei moeten we ook onze CO₂-uitstoot gaan verminderen. Een moeilijke opdracht. Vandaag biedt het spoor de beste kansen om in deze dubbele uitdaging te kunnen slagen. Als milieuvriendelijk vervoersmiddel mét belangrijke groei mogelijkheden, is het spoor meer dan ooit de weg van de toekomst voor de uitbouw van een efficiënte en duurzame mobiliteit.

Om een nieuwe krachtverhouding te creëren tussen het spoor en de andere vervoersmiddelen, hebben we op het Belgische spoorwegnet een aantal **belangrijke ontwikkelingsprojecten** op touw gezet, zoals het GEN, het Diabolo-project en de voltooiing van ons hogesnelheidsnetwerk. Ons netwerk wordt ook gevoelig verbeterd dankzij een grootschalige modernisering en concentratie van de seinhuizen, en dankzij de invoering van het Europees seingevingssysteem ERTMS. En laat ons vooral ook de talrijke investeringen in de Belgische havens en op de grote vrachtvervoersassen doorheen ons land niet vergeten.

België, en Europa in het algemeen, toont zo dat het in staat is om de vraag naar een grotere capaciteit te beantwoorden. Daarnaast moeten we echter ook proactief werk maken van de **kwaliteit van het spoorvervoer.** Er kan inderdaad maar een belangrijke en duurzame groei van het spoorvervoer ontstaan indien

er ook een gevoelige kwaliteitsverbetering merkbaar is. Daarom willen we meer dan ooit een betrouwbaar, stipt en vlot netwerk aanbieden aan onze klanten en andere belanghebbenden.

Om de verwachtingen van de klanten in te vullen, zijn we met hen in dialoog getreden om samen dat moeilijke evenwichtspunt te bepalen tussen de uitbating van ons netwerk en de kwaliteit van onze dienstverlening. In 2007 hebben we dankzij deze samenwerking, en op basis van Service Level Agreements, een meting- en opvolgingsysteem kunnen invoeren voor het kwaliteitsniveau van ons netwerk. Hierbij is het onze doelstelling om de prestaties van iedere partner in het spoorvervoer voortdurend te doen toenemen.

Ook in ons beheer van de spoorinfrastructuur laten we ons leiden door hetzelfde streven naar een duurzame betrouwbaarheid en een verdere verbetering van ons netwerk. Zo hebben we in 2007 een bijzondere dienst opgericht die als specifieke taak heeft om een kwaliteitsbeheersysteem te implementeren. Concreet begeleidt dit team onder meer de werkplaatsen, de zones en de centrale diensten bij het verkrijgen van de internationale certificaten.

Uiteraard maakt ook de stiptheid een wezenlijk deel de kwaliteitsvolle dienstverlening die Infrabel wenst aan te bieden. Daarom hebben we in 2007 verder werk gemaakt van een ambitieus én grondig "stiptheidsactieplan", waardoor er voor onze klanten de reizigers meer treinen op tijd zouden moeten rijden.

Al deze inspanningen worden onverminderd verder gezet opdat het spoor in België en in Europa een blijvende duurzame groei kan tegemoet gaan.

Luc Lallemand
Gedelegeerd bestuurder

Antoon Colpaert
Voorzitter van de Raad

KERNCIJFERS

OP 31/12/07

EBITA- EBT (IN MILJOENEN EURO)

68,83

Bruto exploitatieresultaat (EBITDA)

-101,86

Afschrijvingen, waardeverminderingen en voorzieningen

103,62

Financieel resultaat

-4,72

Uitzonderlijk resultaat

65,87

Globaal resultaat (EBT)

PERSONEEL



12 748

medewerkers



5,2 %

vrouwen



94,8 %

mannen

VERKEER



29 298

rijpaden voor reizigersverkeer per week (gemiddeld)



6 941

rijpaden voor goederenverkeer per week (gemiddeld)



89,2 %

treinen stipt aangekomen of met maximaal 5 minuten vertraging

INFRASTRUCTUUR



4 438

spoorwissels in de hoofdsporen en

8 161

spoorwissels in de bijsporen



3 374 km

lijnen waarvan

3 002 km

geëlektrificeerd



1 957

overwegen



9 422

seinen



307

seinhuizen en

1

Traffic Control



5

werkplaatsen



307

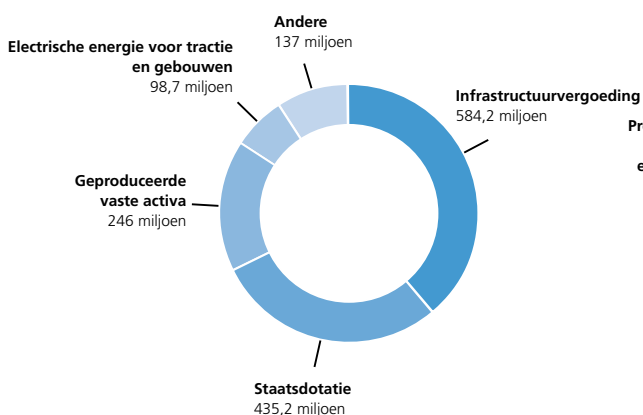
onbewaakte stopplaatsen



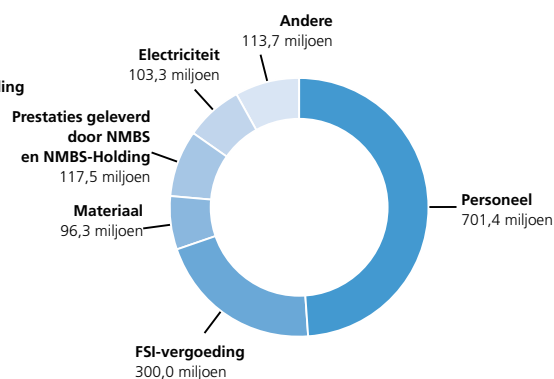
7 184

kunswerken

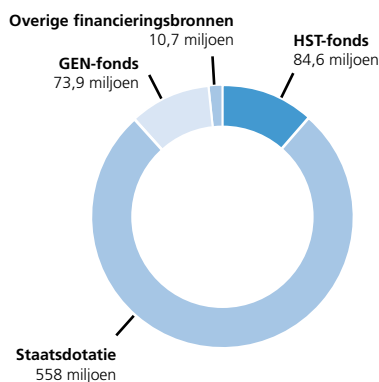
BEDRIJFSOPBRENGSTEN



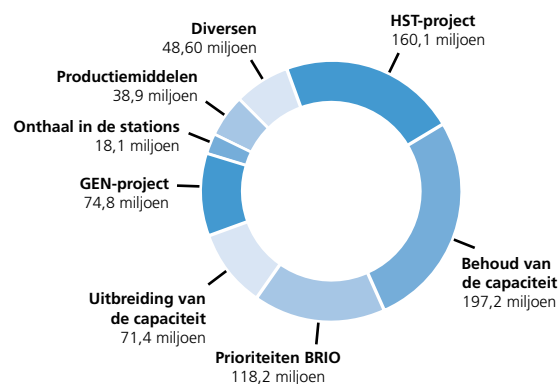
LASTEN



FINANCIERING VAN DE INVESTERINGEN



GEREALISEERDE INVESTERINGEN



Jozef Sannen

General Manager Aankopen, Verkoop & Keuringen

“We hebben sterk geleden onder de duizelingwekkende prijsstijging van de grondstoffen, zoals koper, waarvan de prijs verdubbelde in een jaar tijd. Die vormen een belangrijk onderdeel van de finale goederen die we aankopen. We hebben het aantal kadercontracten met de leveranciers vermeerderd. De markten moeten genoeg nemen met gefaseerde bestellingen verdeeld over de duur van de contracten (vaste prijzen per jaar) die, lopend over meerdere jaren, toelaten prijsstijgingen te spreiden over de totale duur van de contracten.”

BELANGRIJKE GEBEURTENISSEN



- 04/02** Er wordt een nieuwe belangrijke fase van de werken gelanceerd in het kader van de uitbreiding naar vier sporen van de lijn 50A tussen Gent en Brugge.
> zie p. 65
- 08/02** De spoorwegonderneming ERS Railways ontvangt het veiligheidsattest zodat het mag rijden op het Belgische spoorwegnet.
> zie p. 20
- 09/02** De dienst Sterkstroom van Infrabel, die de installaties voor elektrische tractie, verlichting, verwarming enz. ontwikkelt en onderhoudt, verkrijgt het certificaat ISO 9001 : 2001.
> zie p. 40
- 26/02** Het station van Namen wijdt zijn nieuwe infrastructuur in: een nieuwe tunnel en volledig gemoderniseerde en gereorganiseerde sporen.
> zie p. 47
- 02/03** De moderniseringswerken op de as Brussel-Luxemburg (lijnen 161 en 162) gaan officieel van start in het station van Jemelle.
> zie p. 58
- 15/03** In samenwerking met het BIVV organiseert Infrabel een 2^{de} sensibiliseringscampagne voor meer veiligheid aan de overwegen.
> zie p. 25
- 16/03** De Luxemburgse, Belgische en Franse spoorinfrastructuurbeheerders bundelen hun krachten in Europese economische samenwerkingsverbanden (EESV) voor de ontwikkeling van de Europese goederencorridor Antwerpen/Basel-Lyon.
> zie p. 63
- 20/03** Het voorlopige tractie-onderstation van Brussel-Zuid dat werd gebouwd na de brand van december 2006 wordt na drie maanden intensief werken in gebruik genomen.
- 23/03** De noord-zuidverbinding in Antwerpen-Centraal wordt in dienst genomen. Dankzij deze nieuwe spoortunnel die zich op het niveau -2 van het station bevindt, kunnen de treinen rechtstreeks onder de stad en richting Nederland rijden.
> zie p. 47
- 06/04** Infrabel, DB Netz en DB Energie ondertekenen een overeenkomst voor de elektrificatie van de lijn 24 tussen Montzen en het goederenstation Aken-West, de laatste, ontbrekende elektrische schakel tussen Antwerpen en het Duitse net.
> zie p. 62
- 20/04** Het nieuw Logistiek Centrum Infrastructuur (LCI) van Ans wordt ingewijd.
> zie p. 37
- 23/04** De GEN-werken op de lijn 124 Brussel-Nijvel worden officieel gestart in Eigenbrakel.
> zie p. 49
- 01/05** Eddy Clement wordt benoemd tot hoofd van de Directie Netwerk, waar hij Marcel Baele opvolgt.
- 14/05** De nieuwe perrons van de stopplaatsen Halanzy, Aubange en Messancy, waarvan de NMBS de heropening had gevraagd, worden in dienst genomen.
> zie p. 45
- 15/05** De definitieve heropbouw van het tractie-onderstation Brussel-Zuid wordt afgerond.
- 19-20/05** Tijdens het opendeurweekend "Onder Antwerpen" bezoeken 66.000 mensen Antwerpen-Centraal en de noord-zuidverbinding.
> zie p. 47
- 31/05** Infrabel sluit een contract van 414 miljoen € af met BELGOSIGNAL (vennootschap die momenteel samengesteld is uit Alstom Belgium en Siemens België) voor de levering en de plaatsing van de uitrustingen in de nieuwe seinhuizen.
> zie p. 25
- 01/06** Infrabel zet haar website (www.infrabel.be) online.



- 10/06** De nieuwe perrons van de stopplaats Evergem, waarvan de NMBS de heropening had gevraagd, worden in gebruik genomen.
- 01/07** SafeRail, de toepassing om de exploitatie-incidenten die zich op het net voordoen te coderen, te beheren en te analyseren, wordt in gebruik genomen.
> zie p. 26
- 13/08** De ontwikkelings- en moderniseringswerken van de spoorinstallaties in de Brusselse haven gaan van start, met de financiële medewerking van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de technische medewerking van de haven van Brussel.
> zie p. 66
- 15-16/09** De installaties van Infrabel zijn uitzonderlijk geopend voor het publiek en lokken niet minder dan 22 000 bezoekers tijdens het opendeurweekend "Leve de trein".
- 28/09** Infrabel en de privé-investeerdere bereiken en ondertekenen de financiële closing van het Diabolo-project (Publiek Private Samenwerking).
> zie pp. 56-57
- 01/10** Infrabel test gedurende drie weken de infrastructuur op de hogesnelheidslijn Luik-Duitse grens.
> zie p. 53
- 22/10** In samenwerking met het BLVV organiseert Infrabel een 3^{de} sensibiliseringscampagne voor meer veiligheid aan de overwegen.
> zie p. 25
- 01/11** Infrabel staat haar laatste commerciële activiteiten inzake reizigers af aan de NMBS, aan wie ze 1 503 van haar medewerkers overdraagt. Met dit proces wordt de scheiding (opgelegd door de Europese Commissie) tussen de functies van de infrastructuurbeheerder en die van de spoorwegonderneming voltrokken.
> zie p. 38
- 05/11** Er worden twee nieuwe GEN-werven opgestart in Ottignies en Nijvel.
> zie p. 49
- 05/11** Infrabel stelt twee 'spoor-weg' voertuigen en een 'multilift'-voertuig ter beschikking van de brandweer van Luik en Herve voor hun interventies in de tunnel van Soumagne (lijn 3).
> zie p. 53
- 06/11** Het nieuwe crisisplan dat werd uitgebreid door Infrabel wordt voorgesteld aan het Ministerie van Binnenlandse Zaken.
- 12-13/11** De operatoren SNCF Fret en Transport AG sluiten SLA's (Service Level Agreements) af met Infrabel betreffende de stiptheid. Zo sluiten ze zich aan bij Rail4Chem Benelux B.V. en de NMBS.
> zie p. 21
- 28/11** De prijs "ICT Innovator of the Year – Public Sector" wordt uitgereikt aan de NMBS-Holding voor de ICT-ontwikkeling van Infrabel's Traffic Control.
> zie p. 38
- 29/11** De Europese Commissie meldt dat ze van plan is om 90 miljoen € subsidies toe te kennen aan Infrabel voor de ondersteuning van 5 grote spoorwegprojecten (as Brussel-Luxemburg, Diabolo, IJzeren Rijn, Corridor C, hogesnelheidsnet).
- 06/12** Verschillende nieuwe infrastructuur worden in dienst genomen: de 4 sporen op het niveau -1 in Antwerpen-Centraal, het tweede spoor van de vernieuwde stopplaats in Tielen, de stopplaatsen Disedelle en Hergenrath.
- 09/12** Infrabel installeert een nieuwe bedieningspost voor de seinen en wissels in Yves-Gomezée op de lijn 132, die daardoor meer goederentransport zal kunnen ontvangen.
- 14/12** De hogesnelheidslijnen vieren hun 10^{de} verjaardag in België.
> zie p. 55
- 17/12** Lloyd's Register Quality Assurance reikt het ISO-certificaat 9001:2001 uit aan de dienst Seinrichting van Infrabel.
> zie p. 40

INFRABEL IN HET KORT



Rollen voor de "Robel"-treinen

Om de langgelaste sporen naar de werven te brengen, gebruikt men speciale zogenaamde "Robel"-treinen. Met behulp van deze treinen kan men spoorstaven laden, vervoeren en lossen op de sporen. Metaalstukken, zoals hiernaast afgebeeld, worden op ramen bevestigd en fungeren daar als wielen voor de spoorstaven.





5 MISSIES VAN OPENBARE DIENSTVERLENING

Infrabel heeft als missie het bevorderen van het spoorvervoer en het verzekeren van een optimale dienstverlening voor haar klanten en stakeholders, met respect voor het budgettair evenwicht.

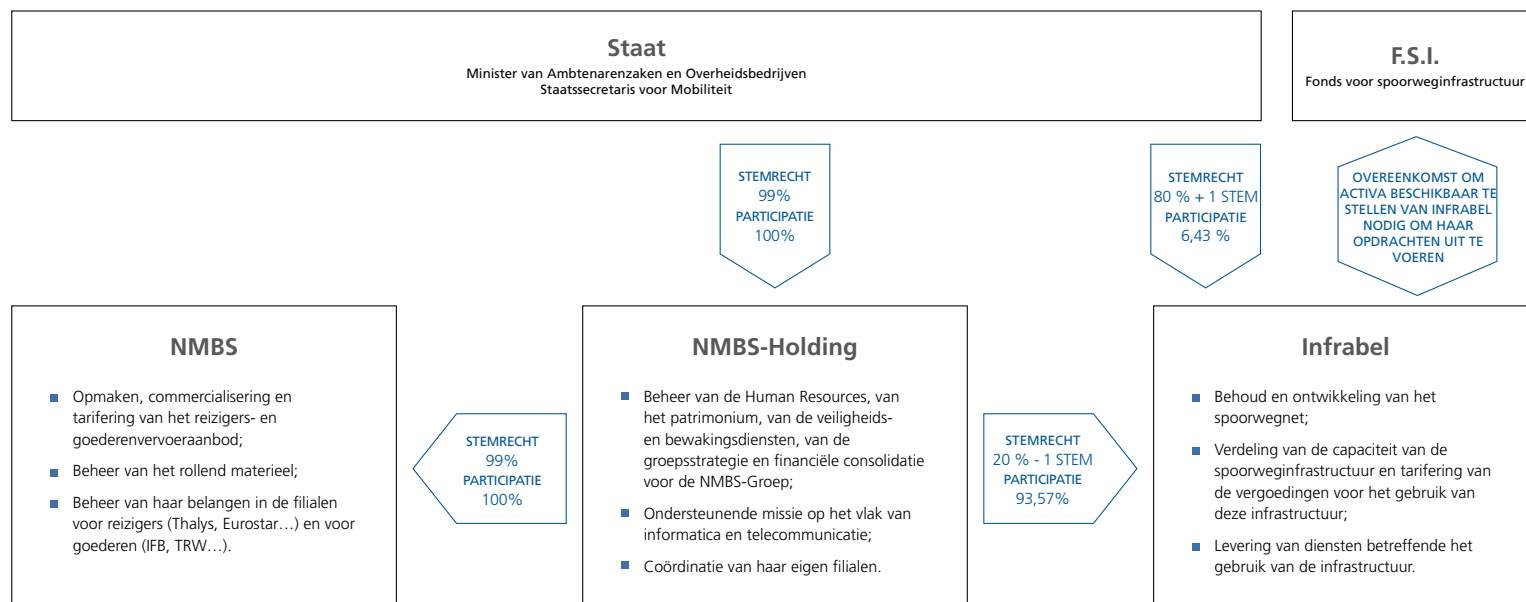


Infrabel is een naamloze vennootschap van publiek recht volgens de betekenis van de wet van 21 maart 1991. Haar opdrachten zijn uitsluitend taken van openbare dienstverlening zoals vastgelegd in de beheersovereenkomst met de Federale Staat. De eerste overeenkomst, die liep van 2005-2007, werd gewijzigd door twee bijvoegsels die op 16 november 2006 en op 10 mei 2007 in het Belgisch Staatsblad verschenen. De onderhandelingen over een nieuw beheerscontract begonnen aan het einde van het jaar en zouden begin 2008 worden afgerond.

Infrabel is verantwoordelijk voor het beheer en het onderhoud van de Belgische spoorinfrastructuur die zich ongeveer 3500 km uitstrekt. In dit kader staat ze in voor het behoud van de netwerkcapaciteit door een nauwgezet onderhouds- en vernieuwings-

beleid van de infrastructuur en door een professioneel beheer van de regelings- en veiligheidssystemen van deze infrastructuur. Bovendien ontwikkelt ze het netwerk door een uitbreidings- en bouwbeleid overeenkomstig het investeringsplan dat werd overlegd binnen het Investeringscomité en dat werd goedgekeurd door de federale toezichhoudende overheid.

Bovendien staat Infrabel via haar Directie Toegang tot het Net in voor het beheer van twee "essentiële functies" (in de betekenis van het Europese recht). De eerste functie betreft de verdeling en de toewijzing van de capaciteit van haar spoorinfrastructuur – de rijpaden, equivalenten van "slots" uit de luchtvaart – volgens de behoeften van de spoorwegondernemingen. De tweede functie betreft de tarife-



ring, facturatie en inning van de vergoedingen voor het gebruik van haar spoorinfrastructuur.

Tenslotte levert Infrabel aan de spoorondernemingen die op het netwerk rijden diverse diensten betreffende het gebruik van de infrastructuur, zoals tractiestroom, de verhuur van speciale sporen, enz.

Infrabel binnen de NMBS-Groep

Om zich te schikken naar de Europese regels betreffende de liberalisering van het spoor, werden de structuren van de voormalige unitaire NMBS aangepast sinds 1 januari 2005. Tijdens dit scharniermoment werden er drie entiteiten gecreëerd - NMBS-Holding, Infrabel en NMBS -, die het statuut van een naamloze vennootschap van publiek recht meekregen.

Hoewel er specifieke missies toevertrouwd zijn aan elk van deze vennootschappen, hebben ze twee gemeenschappelijke missies: enerzijds het spoorverkeer op het Belgische net promoten en op die manier een alternatief bieden voor minder milieuvriendelijke vervoersmiddelen en anderzijds een kwalitatief hoogstaande dienstverlening verzekeren, zodat de toename van het spoorverkeer de globale groei van het verkeer, ongeacht de soort, overstijgt. Dit alles moet gebeuren met een budget in evenwicht.

De NMBS-Holding, Infrabel en de NMBS, die samen een onmisbare schakel in de vervoersketen in België en Europa vormen, willen een coherent groepsbeleid ontwikkelen. Ze zien er inderdaad op toe dat hun activiteiten bijdragen tot het duurzame mobiliteitsbeleid van de regering.

12 500 MEDEWERKERS VERSPREID OVER GANS BELGIË

Iedere dag zetten de medewerkers van Infrabel zich in gans België dag en nacht in om de veiligheid en de kwaliteit van de Belgische spoorinfrastructuur te garanderen. Ze doen dat binnen een doeltreffende structuur die hun activiteiten organiseert.

Infrabel bestaat uit drie Directies, zes algemene diensten en een interne auditcel. De onderneming is de zesde grootste werkgever van België en telt momenteel meer dan 12 500 medewerkers. Haar activiteit vertegenwoordigt ongeveer 2,1 miljard € voor het jaar 2007, hetzij 1,4 miljard € exploitatie en 700 miljoen € investeringen.

Drie Directies

De Directie **Netwerk** staat in voor de coördinatie en het beheer van het treinverkeer. Ze is verantwoordelijk voor de uitvoering en de bijwerking van de ondersteunende verkeersinformatie. Netwerk bepaalt welke aanpassingen er nodig zijn om de seinhuizen, de omroepinstallaties en de aankondigingsschermen te verbeteren. Ze verzekert ook het onderhoud van de onbewaakte stopplaatsen.

De Directie **Infrastructuur** vernieuwt en onderhoudt de bestaande spoorweginfrastructuur (sei-

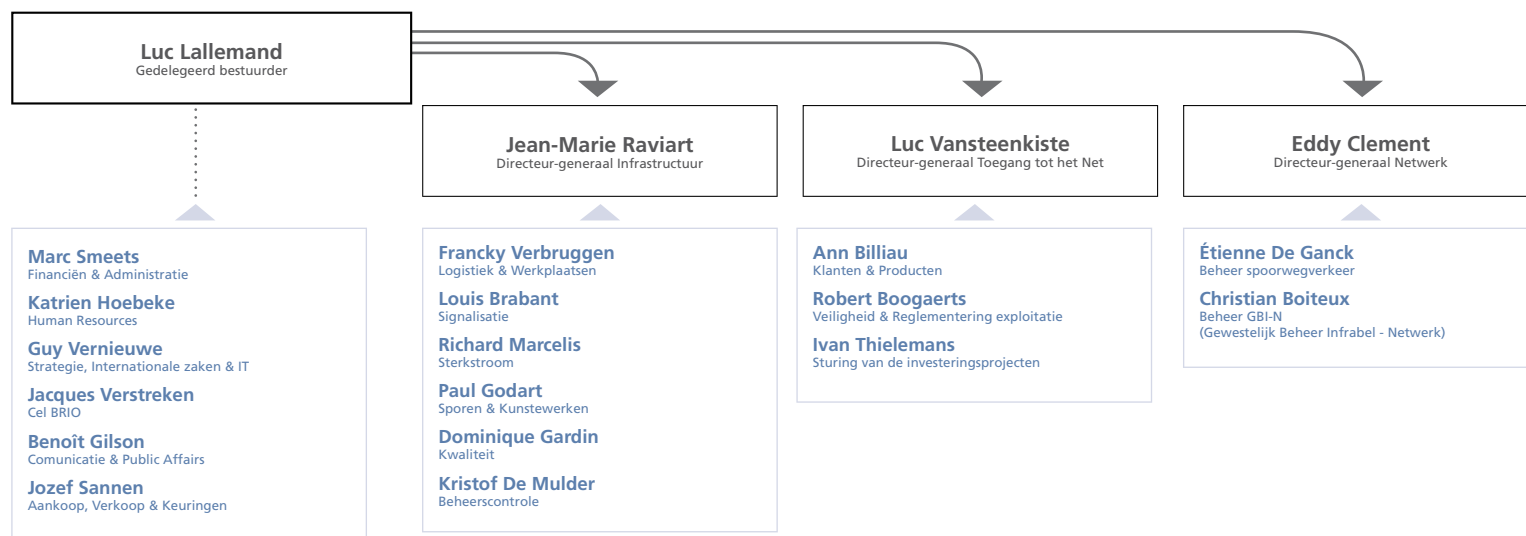
ninrichting, elektrische voeding, sporen en gebouwen en kustwerken). Ze ontwerpt en bouwt nieuwe installaties. Infrastructuur produceert en herstelt in haar werkplaatsen elektrisch materieel, spoortoe- stellen en betonelementen.

De Directie **Toegang tot het Net** verdeelt en kent de rijpaden toe aan de spooroperatoren en factureert hen de vergoedingen voor het gebruik van de infrastructuur. Ze bepaalt en analyseert de behoeften van haar klanten en stakeholders. In functie daarvan doet ze investeringen ter uitbreiding van de infrastructuur en staat ze in voor de uitvoering ervan. Toegang tot het Net voert eveneens bepaalde taken uit in verband met de veiligheid van de exploitatie. In het kader daarvan waakt ze over de implementatie van het veiligheidssysteem van Infrabel, over het opstellen van veiligheidsregels betreffende de exploitatie van de spoorinfrastructuur en over de coördinatie met de spoorondernemingen.

Zes algemene diensten

De dienst **Strategie, Internationale Zaken & IT** staat garant voor het statuut van Infrabel en de contractuele banden met de Overheid. Hij bepaalt en actualiseert de strategie en legt de investeringspolitiek van de onderneming vast. Deze dienst volgt de internationale evoluties op en vertegenwoordigt Infrabel in het buitenland om haar belangen te vrijwaren. Hij is ook verantwoordelijk voor de informatica en de informatietechnologie.

De dienst **Financiën & Administratie** ziet erop toe dat de onderneming in een gezonde financiële situatie verkeert en dat de risico's doeltreffend worden beheerd. Hij stelt zijn kennis ten dienste bij zowel de opstelling van de budgetten en hun opvolging als bij de analyse van de opbrengsten en kosten. Op juridisch vlak adviseert Financiën & Administratie de verschillende Directies en diensten, volgt hij de Eu-



ropese dossiers op, stelt hij contracten op, gaat hij na of de wettelijke voorwaarden inzake overheidsaanbestedingen worden nageleefd en beheert hij de geschillen over ongevallen en de stedenbouwkundige dossiers.

De dienst **Human Resources** werkt, in overleg met de HR-directie van NMBS-Holding, strategieën uit die beantwoorden aan de interne verwachtingen inzake aanwerving, evaluatie, vorming, enz. Hij werkt mee aan de realisatie van de strategische doelstellingen van het plan BRIO door projecten op maat uit te werken en informatie of geschikte methodes te leveren. HR helpt ook bij de planning van de personeelsbehoeften van Infrabel.

De dienst **Communicatie & Public Affairs** stippelt communicatie- en informatiestrategieën uit voor externe partners (media, omwonenden, grote publiek...) en draagt bij tot de informatie en motivatie

van elke werknemer. Hij coördineert en behandelt de parlementaire vragen en treedt op als link met het Federale Parlement en de drie Gewesten.

De **Cel BRIO** (*Belgian Railway Infrastructure Objectives*) waakt over de uitvoering van het strategische plan van Infrabel en ziet toe op de verwezenlijking van de 23 prioriteiten van dit plan (*zie p. 16-17*).

De dienst **Aankopen, Verkoop & Keuringen** verwerft de hulpmiddelen die Infrabel nodig heeft om haar doelstellingen te verwezenlijken: materiaal voor het onderhoud van de infrastructuur, elektriciteit... Hij beheert de kwalificaties van de bedrijven die strategische producten leveren en hij verkoopt spoorwagemateriaal dat buiten dienst werd gesteld.

Een interne auditcel

De belangrijkste activiteiten van deze cel bestaan enerzijds in de controle van de offerteaanvragen en de contracten en anderzijds in de realisatie van de auditfuncties, conform aan het jaarprogramma dat door het Auditcomité wordt opgesteld en waar ze rechtstreeks aan rapporteert.

Een voorname dochteronderneming

TUC RAIL, een bureau gespecialiseerd in engineering en in de ontwikkeling van spoorinfrastructuurprojecten, is verantwoordelijk voor de realisatie van nieuwe hogesnelheidslijnen, de concentratie van de seinhuizen, de uitvoering van uitbreidings- en moderniseringswerken (GEN, Diabolo, haven van Antwerpen...) en voor de vernieuwing van de bestaande spoorinfrastructuren.

23 STRATEGISCHE PRIORITEITEN

Het strategisch plan BRIO dat in 2006 werd ingevoerd legt de prioriteiten van de onderneming vast voor de jaren 2006 tot 2010. Naar aanleiding van haar tweejarig bestaan, wou Infrabel haar 22 prioriteiten evalueren en aanpassen. Bepaalde prioriteiten wou ze verder uitdiepen en andere, die reeds werden verwezenlijkt, wou ze vervangen door nieuwe uitdagingen. Het plan BRIO II vormt dus de verfijnde herdefinitie van de prioriteiten die Infrabel zich op korte en lange termijn stelt.



Sinds haar oprichting wou Infrabel een strategisch plan creëren, het zogenaamde plan BRIO (*Belgian Railway Infrastructure Objectives*), waarin haar visie, taken, doelstellingen en waarden voor de komende jaren werden vastgelegd. Dit gebeurt op basis van uitgebreide besprekingen op zowel intern als extern vlak. Dit plan voorziet eveneens in de ontwikkeling van een transversaal beheer van projecten gericht op resultaten.

In het totaal werden 23 prioriteiten op de agenda van BRIO II ingeschreven, de door Infrabel in 2007 geactualiseerde versie van het oorspronkelijke plan. Deze strategische prioriteiten hebben betrekking op alle aspecten van het bedrijf: op technisch, financieel en commercieel vlak; human resources, enz. Drie grote transversale prioriteiten springen hierbij in het oog: veiligheid, stiptheid en modernisering van de productiemiddelen [zie p. 22-41].

Naast BRIO II wordt er eveneens een strategisch plan voor de automatisering gelanceerd: BRIO & IT. Infrabel heeft haar huidige en toekomstige informaticabehoeften intern vastgelegd. Dankzij deze transversale visie kan ze het nieuwe beheerstool ERP (*Enterprise Resource Planning*) samen met de andere informatica-ontwikkelingen van het bedrijf implementeren.

Cel BRIO

De Cel BRIO is belast met de uitvoering van het strategische plan en bepaalt het tempo van de projecten die in die zin worden uitgevoerd. In 2007 heeft deze cel zich onder andere gewijd aan de implementatie van een efficiënt PMO (*Program Management Office*) en aan de voorziening van instrumenten en operationele processen. Ze heeft gezorgd voor een maandelijkse rapportering van de prioriteiten van



Luc Lallemand,
Gedelegeerd bestuurder

“Het strategisch plan BRIO, dat in 2007 geactualiseerd werd, formuleert een sterkere ambitie voor het Belgische spoor voor de komende vijf jaar : de ambitie om het spoorvervoer te bevorderen en er een winnaar van te maken. De realisatie van dit plan zal in de eerste plaats het werk zijn van alle medewerkers van Infrabel. Zij zijn het die Infrabel weldra kunnen laten uitgroeien tot één van de meeste performante infrastructuurbeheerders van Europa, en dit ten dienste van de Belgische en de Europese mobiliteit.”

het bedrijf door middel van boordtabellen, die een individuele opvolging van elk project mogelijk maken. Voor elk van deze projecten werden concrete indicatoren voor prestaties en een uitvoeringsplanning opgesteld. Deze leveren belangrijke informatie aan het management om het bedrijf te besturen.

In samenwerking met alle betrokken diensten werd op die manier een werkplatform opgericht tussen Infrabel, haar filiaal TUC RAIL en de privé-organisatie BELGOSIGNAL voor de verwezenlijking van het belangrijke programma betreffende de concentratie van de seinhuizen en de uitrusting van de lijnen met moderne systemen voor de seininrichting [zie p. 25 & 27]. Een ander voorbeeld van een “multitask” werkgroep is diegene die zich wijdt aan de oprichting van de Logistieke Centra Infrastructuur [zie p. 39].

De stiptheid is een ander strategisch punt dat de volle aandacht van Infrabel krijgt. Er werd een specifieke reflectie- en actiestructuur opgericht om de maatregelen die genomen kunnen worden ter verbetering van deze problematiek, zo goed mogelijk af te bakenen.

De cel BRIO nam onder andere het initiatief voor de oprichting van een Business Continuity Plan dat de op te richten organisatie en de hiermee verbonden acties omschrijft. Het doel is om zo ernstige incidenten die zware gevolgen zouden kunnen hebben voor de diensten en hun kwaliteit, performant te beheren.

DE BELANGRIJKSTE INVESTEERDER VAN HET LAND

In 2007 heeft Infrabel meer dan 700 miljoen € geïnvesteerd in de verbetering van de mobiliteit in België. De omvang van deze investeringen vereist een strenge en nauwgezette opvolging van de budgetten en van de voortgang van elk project.



Infrabel leidt projecten over het hele grondgebied en dit ten voordele van de havens, de multimodale platformen en de goederenlijnen, de mobiliteit van de reizigers in en rond grote steden, grensoverschrijdende verbindingen... Projecten die het gebruik van het spoor als milieuvriendelijk vervoermiddel willen bevorderen. Denken we maar aan de heropening van de stopplaatsen, de verbetering van de mobiliteit van de pendelaars (GEN-project), de ontwikkeling van de intermodaliteit (betere toegang tot de havens en de luchthavens), de afwerking van het HST-net, of het uitbouwen van "spoorsnelwegen" voor het vrachtvervoer (corridor C, IJzeren Rijn, enz.).

Men onderscheidt drie grote categorieën van investeringsprojecten: projecten die verband houden met het onderhoud en de uitbreiding van de capaciteit van het spoorwegnet, met de verbetering van de veiligheid [[zie p. 24-29](#)], en met het onthaal van de reizigers (toegang tot de perrons, informatie, verlichting... [[zie p. 45-46](#)]).



Guy Vernieuwe

Manager Strategie, Internationale Zaken & IT

“In 2007 hebben we een ambitieus investeringsplan opgesteld voor 2008-2012, waarin alle projecten werden opgenomen die zich richten op de verbetering en de versterking van het netwerk, zelfs al is de uitvoeringsperiode van sommigen hypothetisch omdat ze stedenbouwkundige goedkeuringen vereisen. Maar dankzij de ervaring die we de laatste jaren hebben opgedaan en de proactieve acties die we in dit domein hebben gelanceerd, kunnen we optimistisch zijn. Dit plan, waarvan de kosten 6,8 miljard € bedragen, moet nog worden goedgekeurd door de toezichhoudende overheid.”

6 KLANTEN VOOR HET BELGISCHE NETWERK

Sinds haar oprichting in 2005 besteedt Infrabel enorm veel aandacht aan haar klanten en stakeholders. Bovendien werd in 2006 het concept account management geïntroduceerd. In 2007 werden deze nauwe banden waarbij luistervaardigheid centraal staat en die de kwaliteit van de dienstverlening garanderen, nog versterkt door het afsluiten van *Service Level Agreements* met alle spoorondernemingen die klant van Infrabel zijn.



Liberalisering en eerlijke toegang

In België werd het goederenvervoer in verschillende fasen geliberaliseerd, via de omzettingen in het Belgisch recht van verschillende Europese richtlijnen: eerst werd het internationaal vervoer volledig geliberaliseerd in januari 2006 en een jaar later was het de beurt aan het nationaal vervoer. In het kader van de vrije concurrentie moet Infrabel een eerlijke en niet-discriminerende toegang tot haar spoorweginfrastructuur bieden aan iedere operator die in het bezit is van een veiligheidsattest.

De klanten verzorgen

Dankzij zijn strategische positie binnen Europa, oefent het Belgische spoorweginet een grote aantrekkingskracht uit op steeds meer spooronderne-

mingen. Eind 2007 had Infrabel zes directe klanten: de historische operator NMBS, actief in het vervoer van reizigers en goederen, én vijf in goederen gespecialiseerde spoorwegondernemingen: het Belgisch-Zwitserse bedrijf Dillen & Lejeune Cargo, het Franse bedrijf SNCF Fret, het Duits-Belgische bedrijf TrainsporT en de Nederlandse bedrijven Rail4Chem Benelux B.V. en ERS Railways. In februari 2007 ontving deze laatste onderneming haar veiligheidsattest zodat het mag opereren op het Belgische netwerk. Het Nederlandse bedrijf ATCS, dat in 2006 de procedure opstartte om zich bij de klanten van Infrabel te voegen, ontving alle nodige goedkeuringen in januari 2008.

Naast deze operatoren heeft Infrabel eveneens indirecte klanten, namelijk de havens, de beheerders van de multimodale platformen en de industriële scheepsbevrachters.



Luc Vansteenkiste,
Directeur-generaal Toegang tot het Net

“De *Service Level Agreements* die we ondertekenen met al onze klanten zijn gebaseerd op het wederzijds respect van de stiptheid. We hebben onder andere een sensibiliseringsplatform opgericht dat al deze spoorwegondernemingen groepeert rond cruciale thema’s zoals veiligheid, interoperabiliteit en de te respecteren reglementeringen. Momenteel zijn de SLA’s gebaseerd op stiptheid, maar ze kunnen uitgebreid worden naar andere domeinen zoals de termijn waarin rijpaden toegekend worden, de overdracht van informatie, de beschikbaarheid van de infrastructuur...”

De tevredenheid van de klanten winnen

Het proactief beheer van Infrabel heeft eind 2006 geleid tot de oprichting van de dienst “Klanten & Producten”. Die zorgde voor duidelijke en precieze omschrijvingen van de producten. Het meest verkochte product zijn de rijpaden (met andere woorden de capaciteit), maar Infrabel biedt ook aansluitingen van industriële zones op het netwerk aan, energie voor elektrische tractie, het gebruik van sporenbundels en extra sporen. Binnen deze dienst zijn de account managers, die in dagelijks contact staan met het cliënteel, verantwoordelijk voor de verkoop van hun diverse producten, de “dienstregelaars” wijzen de rijpaden toe terwijl de groep voor de tarifiering het gebruik hiervan factureert.

Een bijzonder team is belast met de opvolging van de evolutie van de transportsector in het algemeen en die van het spoor in het bijzonder. Dankzij de informatie die op deze manier wordt verzameld (nl. via een analyse van de verkochte én de overblijvende

capaciteit) is het mogelijk projecten voor de capaciteitsuitbreiding te verwezenlijken zodat het netwerk blijft beantwoorden aan de behoeften van de klanten en aan de evolutie van de transportwereld.

Een luisterend oor voor onze klanten

Het afsluiten van *Service Level Agreements* (SLA) met alle klanten die als spooroperator actief zijn op het Belgische netwerk, is het bewijs van het belang dat wordt toegekend aan de kwaliteit van de dienstverlening. Deze bijzondere contracten leggen voor iedere geleverde dienst precies het verwachte kwaliteitsniveau vast en geven de criteria aan voor het meten van de tevredenheid. Deze precieze en objectieve meetmethode staat dus garant voor de evaluatie van de kwaliteit van de dienstverlening. Er kunnen langs beide kanten corrigerende maatregelen worden genomen die het globale tevredenheidsniveau verbeteren en die het mogelijk maken de inhoud van het contract in functie van de behoeften en de bedoelingen van de partijen te evalueren.

STERKE ENGAGEMENTEN



Krokodil

Deze seinuitrusting wordt gebruikt op het Belgische, Franse en Luxemburgse spoorwegnet. De "krokodil" wordt op de sporen bevestigd en verstuurt bij het voorbijrijden van een trein een elektrische impuls naar de trein, die de treinconduceur ervan verwittigt dat hij een sein nadert. Dit systeem werd op sommige plaatsen al vervangen door het TBL1-systeem, dat op zijn beurt vervangen zal worden door het Europees ECTS seinsysteem.



1. HET VEILIGSTE NETWERK VAN EUROPA WORDEN

Veiligheid is steeds de belangrijkste prioriteit van Infrabel. Haar medewerkers stellen dan ook alles in het werk om de veiligheid te garanderen voor de reizigers, hun collega-spoorwegarbeiders en iedereen die zich langs de sporen bevindt én om de bescherming van de goederen te verzekeren. Infrabel streeft er naar haar positie als een van de meeste veilige infrastructuurbeheerders in Europa te behouden, en verbindt zich er dan ook toe om de veiligheid op elk niveau continu te verbeteren.



Gele veiligheidsjas

Gezien worden. Dat is de slagzin voor iedereen die op en rond de sporen moet werken. Directeur, ingenieur, ploegbaas, arbeider... : voor zijn eigen veiligheid moet iedereen gele kledij dragen wanneer hij of zij op of rond de sporen werkt. De gele kleur zorgt voor een goede zichtbaarheid overdag, en de reflecterende stroken lichten op 's nachts. Eén enkele uitzondering: de schildwachters dragen oranje kledij. Op die manier zijn ze makkelijk herkenbaar en verwittigen ze de bestuurders dat de trein een ploeg nadert die aan het werk is.

Conform haar bestaan zorgt Infrabel voor regelmatige inspectie- en onderhoudsbeurten van de spoorweginfrastructuur. De sporen en de omgeving van de lijnen worden nauwgezet gecontroleerd volgens een bepaald schema en ze worden onderhouden volgens de behoeften [zie kader p. 27]. Hetzelfde geldt voor de bruggen en de tunnels. De hele infrastructuur wordt grondig onderzocht. Jaar na jaar gaat Infrabel, daar waar nodig, over tot aanpassingen om de veiligheid nog te versterken.

Bijna 150 overwegen afgeschaft in 3 jaar

Onder de verschillende spoorinstallaties die bijzondere aandacht verdienen op vlak van de veiligheid, bevinden zich ook de overwegen die eveneens een rol spelen voor de weggebruikers. Elk jaar investeert Infrabel ongeveer 15 miljoen € om deze af te schaffen, aan te passen of te moderniseren.

Sinds het begin van het jaar 2005 konden 147 overwegen worden afgeschaft. Er werd ook een specifiek plan gewijd aan 205 ongevalsgevoelige overwegen tussen 2005 en 2007. Elk van die overwegen werd bezocht, waarna een aanpassingsvoorstel werd formuleerd (afschaffen en vervangen door een brug

of tunnel, bijkomende lichten en/of slagbomen...). De uitgevoerde werken zullen worden voortgezet in 2008. Maar omdat zelfs de beste veiligheidsvoorzieningen nooit de bewustwording van de gebruikers ten aanzien van de gevaren bij het oversteken van een overweg kunnen vervangen, heeft Infrabel nog eens 200 000 € besteed aan drie luiken van een uitgebreide sensibiliseringscampagne in 2006 en 2007.

De veiligheid: ook een prioriteit voor Europa

De veiligheid van de spoorwegen is het voorwerp van een gemeenschappelijk beleid dat werd uitgevaardigd door de Europese Unie. De richtlijnen van het "tweede spoorwegpakket", die in 2006 werden omgezet naar het Belgisch recht, verduidelijken dat de veiligheid de verantwoordelijkheid is van de infrastructuurbeheerder en de operatoren, en dit onder de controle van de nationale veiligheidsautoriteiten en het Europees Spoorwegbureau (ERA).

Infrabel heeft dus een beheerssysteem voor de veiligheid van de exploitatie opgericht dat de bestaande situatie analyseert (organisatie, activiteiten) en de risico's bij een wijziging van de infrastructuur be-

SEINHUIZEN TESTEN

Infrabel sloot eind mei 2007 een contract van 414 miljoen € af met BELGOSIGNAL, een vennootschap die is samengesteld uit Alstom Belgium en Siemens België, voor de levering en de plaatsing van moderne en betrouwbare uitrustingen, die vereist zijn voor de nieuwe seinhuizen. Deze controlecentra voor de bediening van de wissels en de seinen in bepaalde zones op het netwerk, vormen de kern van een concentratieproject dat momenteel wordt geleid door Infrabel (zie p. 37).

De nieuwe seinhuizen, die gebruik maken van hoogtechnologische uitrustingen, staan garant voor een hogere betrouwbaarheid van de installaties voor de seininrichting en dragen bij tot een veiliger netwerk. Alle nieuwe seinhuizen die het verkeer op de hoofdsporen regelen, zullen onder andere worden uitgerust met optische controleborden ("OKB") zodat het treinverkeer van de hele zone waarvoor het seinhuis instaat, op één enkel scherm kan worden gevolgd. De testen die in 2007 werden uitgevoerd in het seinhuis van Brugge, dat als prototype diende voor deze uitrustingen, waren overtuigend.

Het contract dat werd getekend in mei 2007 zorgde eveneens voor werkgelegenheid in België met een honderdtal nieuwe posten binnen Infrabel en een zestigtal bij haar leveranciers.



Spoorweginstallaties die in 2007 nagekeken/onderhouden werden hoofdsporen

2 149 km spoor
bevestiging van de rails op 2 057 km spoor
4 103 spoortoestellen (wissels)
895 overwegen

studeert. De nieuwe systemen en diensten moeten garant staan voor een globaal veiligheidsniveau dat minstens gelijkwaardig is aan dat van de vorige infrastructuur. Dankzij dit systeem kunnen ook lessen worden getrokken uit ongevallen. Om dit waar te kunnen maken, worden alle ongevallen en incidenten op het net geregistreerd en gedocumenteerd. Om deze op een gecentraliseerde manier te kunnen coderen, beheren en analyseren, maken meer dan 800 medewerkers van Infrabel sinds 1 juli 2007 gebruik van de toepassing SafeRail. Binnenkort zullen de operatoren (klanten van Infrabel) zelf elk eventueel storend voorval melden.

Overleg met de netten uit de buurlanden

In de 16 grensoverschrijdende punten van het net met een grensoverschrijdende lijn werden contactpersonen aangesteld om een nieuw veiligheidsmanagement op te richten. Dat voorziet de verduidelijking van de gezamenlijke richtlijnen, de gezamenlijke opleidingen, de systematische analyse van incidenten en regelmatige vergaderingen met de verantwoordelijken van de netten uit de buurlan-

den zoals RFF (Frankrijk) en CFL (Groothertogdom Luxemburg). In 2008 wordt deze samenwerking uitgebreid met Duitsland (DB Netz) en Nederland (ProRail).

Veiligheid op het werk

Bij de Directie Infrastructuur actualiseert een specifieke divisie elk jaar het globale preventieplan, dat de gevaren en de risico's die het personeel loopt, identificeert en analyseert. Er worden elke maand voor al het personeel van de Directie vergaderingen georganiseerd betreffende de veiligheid op het werk. In 2007 heeft Infrabel onder andere automatische aankondigingsapparatuur voor de treinen getest ter bescherming van het werfpersoneel. Ze ging eveneens de aanvaardbare geluids- en drukniveaus na waaraan het onderhoudspersoneel dat in de tunnel van Soumagne (L 3) werkt, mag worden blootgesteld. Bovenop haar wettelijke verplichtingen heeft de Directie Infrastructuur eveneens de invoering van een nieuw beheerssysteem voor de gezondheid en de veiligheid op het werk bestudeerd dat beantwoordt aan de internationale normen (OHSAS 18001).



Een eenvormige seininrichting in Europa

Om de veiligheid en de interoperabiliteit te verbeteren, heeft de Europese Unie besloten tot de progressieve implementatie van een standaardsysteem voor seininrichting en veiligheid voor het spoorverkeer op het volledige Trans-Europese netwerk. Dit systeem draagt de naam ERTMS (*European Rail Traffic Management System*). Het is gemeenschappelijk voor alle Europese landen en het is een echt hoogstandje voor de harmonisering dat de technologische grenzen zal doen verdwijnen.

ERTMS bestaat uit het telecommunicatiesysteem GSM-R (*GSM for Railways*), een digitaal communicatienetwerk dat enkel voor de spoorwegen is bestemd en het ETCS-systeem (*European Train Control System*) voor de seininrichting. Het geïntegreerde ERTMS-systeem zendt via het netwerk GSM-R en de ETCS-bakens gegevens over de seininrichting door naar de stuurpost in de trein. Deze informatie (zoals bijvoorbeeld de te respecteren snelheid) wordt niet meer aan de bestuurder meegedeeld via de seinen (die gewoonlijk langs het spoor zijn geplaatst) maar wordt onmiddellijk in de stuurpost weergegeven.

Dit project biedt grote voordelen op het vlak van veiligheid. Er wordt automatisch een noodrem geactiveerd wanneer de toegelaten snelheid wordt overschreden: op die manier kan de trein niet langer ontsporen of een rood signaal negeren. Door middel van het nieuwe ERTMS-platform kunnen er bovendien noodoproepen gelanceerd worden naar alle treinen in een bepaalde zone op hetzelfde moment én kunnen eventuele mededelingen onderbroken worden voor prioritaire oproepen.

ETCS in volle ontwikkeling

Infrabel heeft beslist om haar nieuwe hogesnelheidslijnen uit te rusten met het ERTMS-systeem. Zo loopt de uitrusting van de HSL 3 (naar Duitsland) en 4 (naar Nederland) met ETCS ten einde [zie p. 53-54]. Daarna zullen eerst de baanvakken die cruciaal zijn voor de Europese mobiliteit en de goederencorridors worden uitgerust met ETCS (eerst lijn 36-36N en Corridor C).

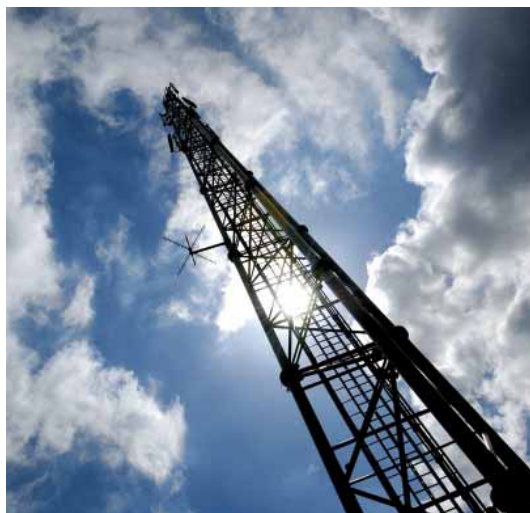
De eerste fase van de ontwikkeling van het ETCS-systeem hield in dat Infrabel sinds 2007 haar seinen

geleidelijk aan uitrustte met de stopfunctie (met andere woorden een noodrem). De doelstelling is om tegen eind 2009 de helft van het netwerk hiermee uit te rusten, meer bepaald de baanvakken die 80% van de risico's vertegenwoordigen.

GSM-R: voor een veiliger netwerk

Infrabel gaat verder met de installatie van het mobiele communicatienetwerk GSM-R – eveneens beschikbaar in de treinen en voor het onderhoudspersoneel – op de meer dan 3000 km hoofdlijnen, maar ook in installaties zoals Traffic Control, de

nieuwe seinhuizen en de energieverdelers voor elektrische tractie. Eind 2007 dekte het GSM-R-netwerk 45% van de hoofdlijnen op het spoorwegnet terwijl 350 van de 465 te creëren GSM-R-locaties hiermee hadden moeten worden uitgerust. De installatie van GSM-R vertegenwoordigt een totale kost van 120 miljoen €. Infrabel doet een beroep op de dienst ICT van NMBS-Holding voor de ontwikkeling en exploitatie van GSM-R.





// **Luc D'Hoker** // Ik werk al 33 jaar bij de spoorwegen en sinds 2005 houdt ik me specifiek bezig met het veiligheidsbeheer. Bij Infrabel heerst er een echte "veiligheidscultuur" en die willen we uitdragen en overbrengen naar de spoorwegondernemingen die klant bij ons zijn.

// **Enjo Meeus** // Een spoorwegnet kan maar veilig zijn als alle spelers eraan samen werken. Infrabel wil niet enkel regels opleggen of voorschriften uitleggen. Het is namelijk even belangrijk dat wij open staan voor hun suggesties en dat de regelgeving, waar mogelijk, aangepast is aan hun behoeften.

// **Luc D'Hoker** // Om goed te kunnen samenwerken, ontstond het *Safety Platform*, dat om de twee maanden een vergadering beleggt met de veiligheidsmensen van de verschillende operatoren. Daar informeren we hen o.a. over infrastructuurwerken en de gevolgen, over veiligheids- en risicobeheer en wijzigingen in de reglementering. De commerciële belangen van

iedere operator verdwijnen dan een beetje naar de achtergrond zodat iedereen kan focussen op de veiligheid en kan leren van de ervaringen en vragen van de anderen.

// **Enjo Meeus** // Natuurlijk staan we ook voor iedere individuele klant klaar. Accountmanagement is het contactpunt waar iedere spoorwegonderneming terecht kan met vragen en problemen. Wij zorgen voor een gecoördineerd, gestructureerd antwoord binnen een aanvaardbare termijn. En daarbij wordt er geen onderscheid gemaakt tussen onze verschillende klanten. Iedereen wordt op een een gelijke manier behandeld.

// **Luc D'Hoker** // Veiligheid op het spoorwegnet is geen statisch gegeven. De wetgeving evolueert, er komen klanten bij, de infrastructuur wordt uitgebreid... Door een open dialoog te voeren met de operatoren bouwen we niet alleen samen aan een veilig spoorwegnet maar kunnen we ook beter tegemoet komen aan hun commerciële belangen.



Directie Toegang tot het Net

Luc D'Hoker

Veiligheidssysteem & Risicobeheer

Enjo Meeus

Klanten

Luc D'Hoker is verantwoordelijk voor het veiligheidsbeheer bij Toegang tot het Net en heeft de veiligheid op ons spoorwegnet als topprioriteit. Zijn collega Enjo Meeus biedt als accountmanager een luisterend oor voor al de operatoren die klant zijn bij Infrabel, en antwoordt op al hun vragen en opmerkingen.

2. DE STIPTHEID VERBETEREN

Begin 2007 bestond de slogan van Luc Lallemand, gedelegeerd bestuurder van Infrabel, uit een algemene oproep om de regelmaat van het spoorverkeer te verbeteren.

Infrabel is vastberaden om het tijt te keren, ondanks de vele werven die de vlotheid van het spoorverkeer belemmeren.



Uurwerk

De uurwerken op de perrons duiden het uur niet alleen maar voor de reizigers aan; het juiste uur is immers eveneens onmisbaar voor een goed verloop van het treinverkeer. Wist u dat het uur vanuit een moederklok via een uurcode wordt verspreid naar de andere analoge of digitale uurwerken?

TRANSPARANTE RESULTATEN OP INTERNET

Infrabel staat erop om aan de reizigers duidelijke en volledige informatie te vertrekken over de stiptheid van de treinen. Sinds het najaar van 2007, kunnen de reizigers de gedetailleerde stiptheidscijfers over het Belgische spoorwegnet

In de loop van 2007 heeft Infrabel herhaaldelijk met verantwoordelijken van de voornaamste treinreizigersorganisaties rond de tafel gezeten om te bepalen welke gegevens relevant zijn voor publicatie op de website en om de nieuwe meetinstrumenten vast te leggen. Sinds de maand september noteert Infrabel bij voorbeeld de stiptheidscijfers voor de spitsuren en de daluren, en houdt ze gedetailleerde informatie bij per type trein.

In 2008 blijven we ernaar streven dat de stiptheidscijfers zo nauw mogelijk aansluiten op de perceptie van de reizigers. De netwerkbeheerder heeft inderdaad meetinstrumenten ontwikkeld om de aansluitingen beter op te volgen, om de cijfers te linken aan het aantal reizigers aan boord of om de ook vertragingen te meten die de trein onderweg heeft opgedaan, en niet enkel bij zijn eindbestemming. Infrabel verbindt zich ertoe om vanaf 2008 deze cijfers vier maal per jaar te publiceren.

Gedetailleerde statistieken inzake stiptheid

Als onafhankelijke infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwegnet is Infrabel verantwoordelijk voor de coördinatie en de controle van het spoorverkeer. Ze registreert en inventariseert de vertragingen en legt de verantwoordelijkheden vast. Infrabel levert dan gedetailleerde statistieken over de stiptheid van de treinen aan de verschillende betrokken actoren. Voor het hele jaar 2007 werd op die manier een stiptheidspercentage van 89,2% vastgesteld op het Belgische spoorwegnet [zie *kaders p. 32*].

Tijd voor actie

Infrabel is zich ervan bewust dat de laatste resultaten niet beantwoorden aan de verwachtingen van de reizigers en werkt sinds 2006 dan ook aan een belangrijk actieplan. Dit plan mobiliseert het voltallige personeel, dat op alle niveaus de oorzaken van de vertragingen waarvoor het verantwoordelijk is, krachtadig dient aan te pakken. Dit plan omvat méér dan 50 maatregelen die betrekking hebben op alle domeinen van de stiptheid: verkeersleiding, veiligheid, uitwerking van de dienstregelingen, maar ook betrouwbaarheid van de infrastructuur, verspreiding van informatie, opleiding en begeleiding van het personeel, enz.

De betrouwbaarheid van de installaties verhogen

De incidenten waarvoor Infrabel verantwoordelijk is en die het grootste aantal vertragingen hebben veroorzaakt in 2007, zijn de beschadigingen aan de seininrichting en de bovenleiding en de ongunstige keuzes inzake verkeersregeling. Om het eerste probleem op te lossen, heeft Infrabel haar diensten voor snelle interventies uitgebreid [zie *p. 32*] en levert ze nu informaticamateriaal aan het onderhoudspersoneel van de seininrichting dat hulp biedt bij de controle en de regeling van de uitrustingen. Ze heeft eveneens technische verbeteringen doorgevoerd, zoals een betere ventilatie van de hokjes waarin de technische apparatuur voor de seininrichting is ondergebracht. Het doel hiervan is de apparatuur, die gevoelig is aan sterke temperatuurschommelingen, te beschermen.

De bovenleiding, een erg kwetsbaar onderdeel, wordt sinds 2007 gemoderniseerd in de zone rond Brussel, het knooppunt van het spoorwegnet. Een deel van de kritieke zones werd al behandeld, maar om een grondige modernisering te bekomen, moet het renovatieplan worden voortgezet tot in 2011.

Stiptheid in 2007: de kerncijfers

Treinen stipt aangekomen of met maximaal 5 minuten vertraging

	Stiptheid zonder neutralisatie*	Stiptheid met neutralisatie*
2007	89,2%	93,6%
2006	90,6%	94,0%
2005	91,9%	94,8%
2004	93,2%	95,7%
2003	92,6%	95,3%
2002	92,6%	95,2%

* neutralisatie van externe oorzaken en grote investeringswerken



Stiptheid in 2007: de kerncijfers

46,5% van de vertragingen te wijten aan de belangrijkste operator

31,3% van de vertragingen te wijten aan derden

20,7% van de vertragingen te wijten aan Infrabel

1,2% van de treinen afgeschaft



Opleiding en werkmethode

Om de menselijke fouten die te wijten zijn aan haar personeel te beperken, organiseert Infrabel opleidingen en coachings. Sinds september maakt de opleiding "stiptheid" deel uit van het permanente opleidingsprogramma dat zich richt tot meer dan 3000 personen die betrokken zijn bij de verkeersregeling. In 2007 heeft Infrabel voor het seinhuis Brussel-Zuid en Traffic Control de eerste zes coaches onder haar personeel aangeduid. Ze werden geselecteerd op basis van hun ervaring en pedagogische kwaliteiten [zie p. 35]. Na hun vorming zorgen ze voor de individuele coaching van hun collega's. Dit experiment zal de komende twee jaar worden uitgebreid tot het hele netwerk. Gezien de massale toestroom van nieuwe medewerkers, wou Infrabel zich verzekeren van een goede overdracht van de kennis en de knowhow.

Bovendien is de aanwezigheid van een ervaren verantwoordelijke in de hoofdeinhuizen verplicht sinds begin maart 2007 omdat het kleinste voorval tijdens de piekuren kan leiden tot belangrijke verstoringen van de treindiensten (wat al het geval was bij Traffic Control). Dankzij deze versterking kunnen in noodgevallen bedachtzame en adequate beslissingen worden genomen.



Etienne De Ganck,

Adjunct Directeur Beheer spoorwegverkeer

“Omdat de stiptheid iedereen aanbelangt, bevat ons actieplan maatregelen voor iedere Directie van Infrabel. En omdat we een langdurige verbetering willen, hebben we maatregelen op korte, middellange en lange termijn uitgewerkt. Het Directiecomité volgt maandelijks de maatregelen op die op korte en middellange termijn hun vruchten moeten afwerpen. Daarnaast wordt er tweemaal per jaar een bilan gemaakt van alle acties. En verder moeten we aandacht blijven hebben voor mogelijke verbeteringen; daarom verfijnen we voortdurend ons actieplan naarmate de stiptheidscijfers evolueren of zich nieuwe verbeteringsvoorstellen aandienen”.

Permanente ploegen

In 2007 heeft de Directie Netwerk van Infrabel de installatie voorbereid van 27 permanente ploegen bij de grootste seinhuizen. Sinds 1 januari 2008 kunnen ze optreden in geval van pannes, ongevallen of andere technische storingen die het netwerk zouden kunnen treffen. Elke permanente ploeg, die 24/24u beschikbaar is, beschikt over een interventievoertuig dat is uitgerust met een GPS, een zwaailicht, een GSM en een fotoestel. De contactpersonen van het Netwerk zijn sneller ter plaatse en kunnen hun collega's bij Traffic Control en in de seinhuizen op de hoogte brengen van de evolutie van de situatie én van de maatregelen die genomen moeten worden voor het spoorverkeer.

De Directie Infrastructuur beschikt eveneens over een “helpdesk” die zich bezighoudt met de technische uitrustingen voor seininrichting (de eerste oorzaak van vertragingen voor Infrabel) en 24/24u beschikbaar is op werkdagen om vanop afstand de situatie te analyseren en kostbare tijd te winnen tijdens het opnieuw in gebruik nemen van de installaties. Men is ook bezig met het op poten zetten van

teams voor snelle interventies gespecialiseerd in seininrichting en elektriciteit. De technici die van dienst zijn, beschikken over voertuigen met basistoestellen en reservemateriaal om de herstellingen sneller uit te kunnen voeren.

Al deze organisatorische maatregelen moeten het mogelijk maken om het reactievermogen en de efficiëntie van de tussenkomsten te verhogen in geval van storingen en de impact van een storing op het verkeer te beperken en dus de vertragingen die de treinen oplopen, te verkleinen.

Toewijding in alle stadia

De statistieken en het diepgaand onderzoek van de vertragingen zijn erg waardevol in de zoektocht naar een betere stiptheid van het verkeer. De Directie Infrastructuur heeft hiervoor een centrale dienst Kwaliteit opgericht in mei 2007. Door de incidenten die de spoorinfrastructuur treffen te klasseren en te analyseren, is ze in staat gepaste maatregelen te nemen om zo de vertragingen te verminderen.



Sinds oktober 2007 worden de minst stipte reizigerstreinen prioritair behandeld door de permanente cellen voor toezicht op het verkeer, die zijn samengesteld uit verschillende tussenpersonen van de NMBS-Groep. Eventuele structurele oorzaken van vertragingen kunnen zo worden opgespoord en aangepakt. Bovendien werden in 2007 twaalf personen binnen de Directie Netwerk benoemd om het verkeer en de stiptheid van bepaalde spoorlijnen op te volgen. De taak van deze personen bestaat erin oplossingen te vinden betreffende de organisatie van de treindienstregeling en de vermijdbare fouten te melden aan de verantwoordelijke dienst. Deze laatste kan dan corrigerende maatregelen opstellen en raad geven aan zijn personeel op basis van concrete feiten.

De Directie Toegang tot het Net controleert bovendien de haalbaarheid van de dienstregeling die werd gevraagd door de operatoren en dit rekening houdende met de rittijden, de duur van de stops, de instaptijd, voldoende intervallen tussen twee treinen, enz. Om deze dienstregeling nauwkeurig op te kunnen stellen, doet ze beroep op de nieuwe informatietoepassing Roman, die voor de eerste keer werd gebruikt voor de dienstregeling van december 2007.

De reizigers beter begeleiden

Wanneer de wachttijd van een trein wordt overschreden, vooral tijdens de uitvoering van belangrijke werken op het netwerk, hebben de vertragingen,

door een sneeuwbaaleffect, gevolgen voor de andere verbindingen. In 2007 heeft Infrabel de strikte controle van de toepassing van de voorziene wachttijden versterkt. Met affiches heeft ze aan de reizigers in 53 overstapstations de belangrijkste principes voor de wachttijden uitgelegd.

Andere kleine middelen, maar met een grote impact: bij het instappen kunnen kostbare minuten worden gewonnen als de reizigers goed verdeeld zijn over de hele lengte van de perrons. Daarvoor werden ongeveer 40 nieuwe schuilhuisjes geleverd en geïnstalleerd op de perrons waar dat nodig was. Nieuwe, bijkomende schuilhuisjes werden besteld en geplaatst in 2008 en 2009.



Directie Netwerk - Traffic Control

Nathalie Spronck Florence Vanhover

Ook in 2007 kreeg Infrabel er weer nieuwe medewerkers bij en Nathalie Spronck is daar één van. Florence Vanhover begeleidt haar als Artweb-coach en zorgt steeds voor een woordje uitleg in de geavanceerde wereld van Traffic Control.



// Florence Vanhover // Voor ik hier terecht kwam heb ik drie jaar in de dispatchings van Brussel en van Mons gewerkt, die sinds eind 2006 gecentraliseerd zijn in Traffic Control. Daar deed ik heel wat ervaring op met Artweb, de informatietoepassing die gebruikt wordt om het verkeer in real time te volgen en oorzaak van vertragingen aan te duiden. Die ervaring probeer ik als coach zo goed mogelijk door te geven aan mijn nieuwe collega's.

// Nathalie Spronck // In Traffic Control werken kan best wel een stresserende job zijn en je kan het zeker niet eens een dagje wat kalmer aan doen. Je moet constant het verkeer volgen en wanneer er zich een vertraging voordoet, ook al is die miniem, moet je daar de oorzaak van bepalen zodat de reizigers geïnformeerd kunnen worden. Als we niet weten hoe we iets moeten aanpakken, kunnen we terugvallen op Florence.

// Florence Vanhover // Ik grijp niet enkel in wanneer een collega een probleem of een vraag heeft. Ik probeer hen ook een werkmethode aan te leren waardoor ze

zelf de juiste reflexen ontwikkelen. Aangezien je tot 3 jaar tijd nodig om het beroep volledig onder de knie te krijgen werken nieuwe medewerkers steeds samen met ervaren mensen.

// Nathalie Spronck // Voor aan de slag te gaan bij Traffic Control krijg je een theoretische opleiding van 8 maanden waarin de veiligheid vooraan staat. Daarna volgde een periode van begeleiding op de werkvloer, waar men je observeert terwijl je aan de slag bent. Wanneer je uiteindelijk zelfstandig werkt, komen de coaches goed van pas want in het begin is het moeilijk te bepalen wat er prioriteit heeft.

// Florence Vanhover // Het is zeker geen gemakkelijk beroep en sommigen zijn wat overdonderd door het vele werk maar ik ben zeer gemotiveerd om iedereen op het goede spoor te zetten. Vroeger ging ik bij hen kijken of er ergens problemen waren maar ondertussen is er sprake van echte tweerichtingscommunicatie en komen ze ook zelf naar mij toe met hun vragen. Zo werken we samen verder aan veilig en vlot treinverkeer.



3. MODERNISERING VAN HET INDUSTRIEEL APPARAAT

Infrabel zet haar inspanningen verder voor een rationalisering en modernisering van haar installaties. Zo werd de verkeersleiding van Infrabel in 2007 geherstructureerd in 13 regionale leidingen, en werd verder werk gemaakt van de concentratie van de seinhuizen. Bovendien brengt ze geleidelijk, in het kader van de oprichting van moderne en performante logistieke centra, technische teams bijeen die belast zijn met het onderhoud en de modernisering van het netwerk. Deze ambitieuze projecten tonen de gedrevenheid van Infrabel om haar productiemiddelen aan te passen aan de nieuwe technologieën en haar krachten te bundelen voor een verhoogde productiviteit.



Spoorstaaf

De spoorstaven die Infrabel gebruikt worden gemaakt in de metaalnijverheid en geassembleerd in de werkplaats van Schaarbeek. Ze zijn in staal en wegen volgens het soort staaf 50 of 60 kg/m. De werkplaats last de spoorstaven aan elkaar tot langgelaste spoorstaven (LGS) van 300 meter lang, zonder spoorstaaflassen. Net als in de meeste Europese landen bedraagt de spoorbreedte in België 1,435 meter.



INFRABEL WIJDT IN ANS HAAR 6^E LOGISTIEK CENTRUM

Op 20 april 2007 heeft Infrabel haar nieuw Logistiek Centrum Infrastructuur (LCI) ingewijd in Ans. Dit LCI groepeert over een oppervlakte van 2 603 m² de technische en menselijke middelen van het arrondissement Luik. Het nieuwe LCI dat 193 personen tewerkstelt en in het Luikse district werd opgericht, is ook het eerste centrum dat op dezelfde locatie over een ploeg beschikt die verantwoordelijk is voor een hogesnelheidslijn (baanvak Hélécine - Duitse grens). Het LCI vertegenwoordigt een investering van 3,65 miljoen €.

Dit centrum past in het uitgebreide concentratieprogramma van de LCI's en haar antennes. Het herverdeelt 250 werkzetels, belast met het onderhoud en de modernisering van de spoorinfrastructuur, over het hele netwerk (zie p. 39). Dit geleidelijk herverdelingsinitiatief van de personeelsbezetting en de werkingsmiddelen in elk arrondissement beantwoordt aan de behoefte om de productiemiddelen te rationaliseren en ze performanter te maken. Eind 2007 waren 6 Logistieke Centra en 26 lokale antennes in gebruik van de 66 die op termijn worden voorzien (22 LCI en 44 antennes).

Modernisering van de infrastructuur in 2007

Vernieuwing van de hoofdsporen

- 171 km dwarsliggers
- 94 km sporen
- 94 km ballast
- 48 spoortoestellen

Vernieuwing van de bijsporen

- 29 km dwarsliggers
- 31 km sporen
- 19 km ballast
- 38 spoortoestellen

Vernieuwing van de verdelingsinstallaties van de elektrische energie

Tractieonderstations: vernieuwing van de installaties van Brussel-Zuid, Halle, Berchem, Kinempois, Luttre, Cîney, Aarlen, versterking van de bescherming van de onderstations van de zone Brussel, vernieuwing van de sectioneerpost van Antwerpen-Zuid

Bovenleiding: einde van de herelectrificatie van de lijn 25 en van de binnenrooster van Brussel-Zuid, vernieuwing van de rijdraden op de lijnen 25 & 26, aanleg van Charleroi-Zuid en van Luttre

Concentratie van seinhuizen voor een stipter en veiliger netwerk

Infrabel zet de progressieve uitvoering van haar moderniserings- en concentratieplan van de seinhuizen, die het verkeer op lokaal niveau beheren, verder. Van de 31 supermoderne controlecentra die worden voorzien tegen 2012 (tegenover 368 bij het ontstaan van Infrabel) zijn er al 19 volledig of gedeeltelijk operationeel. De indienstname van de overige 12 seinhuizen zal gefaseerd verlopen tot 2012 om de continuïteit van het verkeer permanent te verzekeren. De nieuwe seinhuizen zijn betrouwbaarder, praktischer en comfortabeler en zullen een stipter treinverkeer en een hoger veiligheidsniveau verzekeren. In 2007 werden de zones die worden bediend door Brugge, Luik, Namen, Mol en Nijvel uitgebreid. In het totaal werden al zo'n honderd seinhuizen buiten dienst gesteld sinds 2005.

Model van seinhuis en simulator voor het verkeersbeheer

Een prototype voor de seinhuizen dat beantwoordt aan de zeer strenge eisen (ergonomie, akoestiek, airconditioning...) kon in 2007 worden getest. Dit unieke model, modulerbaar in functie van de lokale behoeften, zal de standaardisering van de procedures en de operaties bevorderen maar ook de opleidingen van de personeelsleden, waardoor ze sneller zullen kunnen worden ingezet. Meer nog, ieder seinhuis zal worden uitgerust met een verkeerssimulator op basis van de werkelijke sporenconfiguratie, wat een primeur is in Europa! Zo zal het personeel vanop zijn eigen werkplek zich kunnen oefenen in het beheren van moeilijke situaties op de sporen en de wissels.



Traffic Control sleept een prijs in de wacht voor zijn ICT-ontwikkeling

Het ultramoderne verkeerscoördinatiecentrum van Infrabel, dat eind 2006 werd ingewijd, viel in de prijzen door zijn innoverend en strategisch karakter tijdens de wedstrijd "ICT Manager of the Year". Die werd in november 2007 georganiseerd door de magazines DataNews en Trends Business ICT.

Dit nationaal toezichthoudend orgaan bundelt de vroegere gewestelijke verkeersleidingen en de centrale verkeersleiding van Brussel op éénzelfde plaats én is een van de meest moderne controlecentra van Europa.

Frederic Tais, projectmanager van het ICT-departement van NMBS-Holding, won de prijs "ICT Innovator of the Year – Public Sector" voor de ontwikkeling van twee specifieke informaticaprogramma's: de toepassingen ARTweb en A172. Dankzij deze hoogtechnologische informatica- en communicatiesystemen kan Traffic Control het verkeer beheren en de reizigers zeer snel, 7/7 d en 24/24 u, informeren over storingen en onverwachte gebeurtenissen op het spoorwagweg.

Van 19 Regio's naar 13 GBI-N

Op 1 november 2007 werd het project "New Passengers" afgerond met de overdracht van 1503 van de ongeveer 6000 personeelsleden van de Directie Network naar de Directie Reizigers van de NMBS, in overleg met de vertegenwoordigers van het personeel. Dit proces heeft de verantwoordelijkheden van de infrastructuurbeheerder en de spooroperator opgesplitst, zoals dit wordt opgelegd door de Europese richtlijnen. Het perronpersoneel dat contact heeft met de reizigers voegt zich op die manier logischerwijze bij de NMBS omdat de operator zich bezighoudt met de commerciële taken.

Het rechtstreekse gevolg van deze transfer is een nieuwe organisatie op lokaal niveau voor de Directie Network: sinds 1 januari 2008 vervangen 13 GBI-N (Gewestelijke Beheren Infrabel-Netwerk) de 19 voormalige Regio's: een administratieve en organisatorische fusie die een belangrijke voorbereiding vroeg.

KLEINE ACTIES VOOR EEN DUURZAME ONTWIKKELING

Beperkt gebruik van onkruidverdelgers: de onkruidbeheersing van de sporen blijft nodig om ze in goede staat te houden, maar Infrabel vermindert het aantal en gebruikt ook producten met een lagere schadelijkheid en een kortere werkingstijd.

Recyclage van de ballast: Infrabel recupereert de ballast tijdens de onderhouds- of vernieuwingswerken van de sporen: 90% kan gerecycleerd worden in de bouw (vb.: werken aan het wegennet); 10% ondergaat een fysisch-chemische zuivering.

Vermindering van het aantal houten dwarsliggers: Infrabel heeft het gebruik van betonnen dwarsliggers veralgemeend en past een mindere vervuulende techniek toe voor de houten dwarsliggers.

Recuperatie van het regenwater en hergebruik ervan in de sanitaire installaties van de LCI. Voorbeeld: het LCI van Bergen start met een pilootproject waarbij het regenwater gebruikt wordt om de toiletten te voorzien van water en ook voor een industrieel watercircuit buiten (hogedrukreiniger...).

Vernieuwing van het wagenpark: Infrabel vervangt voertuigen die ouder zijn dan 8 jaar of waarvan de kilometerstand meer dan 160 000 km bedraagt, door voertuigen die minder verbruiken en minder CO₂ uitstoten. Tussen 2005 en 2007 daalde het brandstofverbruik jaarlijks met 1% hoewel het wagenpark met 13% uitbreidde.

Op naar grote gerationaliseerde logistieke centra

De Logistieke Centra Infrastructuur [LCI, zie p. 67], die verzamelcentra zullen worden voor mankracht en middelen, zien geleidelijk het daglicht. Deze centra hebben een verschillende grootte, al naargelang ze, bovenop een basis-LCI (één per arrondissement), bestaan uit een onderhoudswerkplaats voor de bovenleiding en/of een lorriewerkplaats (machines en gemotoriseerde werktuigen voor het onderhoud van de sporen). Naast de concentratie en de rationalisering van de logistieke middelen, zorgt de vereniging van verschillende specialisaties in deze centra ervoor dat de werkomstandigheden verbeteren. Deze vereniging zorgt er bovendien voor dat er beter leiding kan worden gegeven aan het personeel, dat de werken efficiënter gepland én de interventies sneller gecoördineerd kunnen worden. Tenslotte maakt de oprichting van de LCI een geïnformatiseerd beheer van de logistieke keten en het verkrijgen van een ISO-certificaat mogelijk.

Gemeenschappelijk beheer van de stock

Dankzij de oprichting van de LCI's kan het materiaal worden opgeslagen in opslagplaatsen die gemeenschappelijk gebruikt worden door de verschillende infrastructuurdiensten en kan het eveneens met behulp van een informaticasysteem worden beheerd. Dit systeem, dat gebaseerd is op een systeem van het type ERP (*Entreprise Resource Planning*), is al operationeel in één centrale opslagplaats en in twee LCI's (Bergen en Hasselt) en zal worden uitgebreid naar andere opslagplaatsen en LCI's, al naargelang hun indienstneming.

GeoRamses: een gigantische technische inventaris voor een puzzel van 55 000 stukjes

Om competitief te blijven, vernieuwt Infrabel haar uitgebreid park van speciale werktuigen en gemotoriseerde uitrustingen. Zo werden in 2007 4 ballast-



Francky Verbruggen,

General Manager Logistiek, Werkplaatsen & Zones

“De vroegere kleine lokale werkplaatsen hebben hun beste tijd gehad. Het is ook gedaan met de spreiding van de middelen en de mankracht. De LCI zijn een meerwaarde op het vlak van efficiëntie, rationalisering, economische schaalvergroting en arbeidsomstandigheden. Het zijn echte smeltkroezen voor de nieuwe technologieën. De LCI zijn zowel bouwstenen als vertegenwoordigers van een werk- en levensfilosofie.”



Jean-Marie Raviart,
Directeur-generaal Infrastructuur

“Door zichzelf ISO-certificaties op te leggen, wil de Directie Infrastructuur zijn werkmethode kritisch bekijken. Dit kwaliteitssysteem laat ons toe om het ontwerp- en oprichtingsproces prima te beheren. We kunnen zo de betrouwbaarheid, de veiligheid of de interoperabiliteit van onze uitrustingen aantonen.”

ploegen in gebruik genomen en 7 onderstopmachines werden reeds besteld. Infrabel beschikt ook over een voertuigenpark van 1250 voertuigen, kleine en grote bedrijfswagens, auto's en vrachtwagens die voornamelijk door de onderhoudsteams worden gebruikt [zie p. 26]. Deze personen moeten dag en nacht zo snel mogelijk kunnen optreden op het hele netwerk, soms op moeilijk bereikbare plaatsen. Hoe tegenstrijdig het ook kan lijken, het voertuigenpark van Infrabel is onontbeerlijk om de productiviteit te verhogen en de treinvertragingen te beperken!

De certificatie als kwaliteitslabel

De talrijke ISO-certificaten die de verschillende diensten van Infrabel hebben ontvangen, bewijzen dat het kwaliteitsbeheersysteem van Infrabel zich op alle niveaus uit. Het doel van de Directie Infrastructuur is om de ISO-certificatie voor al zijn diensten te generaliseren. Het proces is momenteel bezig in twee pilotzones (Gent en Charleroi). In 2007 hebben de technische centrale diensten Sterkstroom en Seinrichting de ISO-certificatie 9001 ontvangen. Dit vereist steeds opnieuw de nauwkeurige omschrijving van de verschillende werkprocedures en -methodes, evenals een permanent verbeteringsproces. Binnen de andere centrale diensten van de Directie Infrastructuur worden voorbereidende kwaliteitsaudits voor een volgende certificatie gepland. De werkplaats van Bascoup heeft de ISO-certificatie 14001 gekregen voor de maatregelen die ze genomen heeft op het vlak van milieubeheer.



Directie Netwerk - Brugge

Patrick Huys Gilbert Pleysier

Brugge beschikt als eerste in België over een gloednieuw seinhuis van de jongste generatie: Gilbert Pleysier en Patrick Huys werken er als operator en toezichtbediende. Ze maken er de concentratie van de seinhuizen vanop de eerste rij mee.

Beide collega's maakten voor het eerst kennis tijdens de opleiding tot seingever in de jaren '80, en werkten ook al samen in De Panne. In Brugge botsten ze elkaar opnieuw tegen het lijf. Na een jarenlange samenwerking zijn beide collega's perfect op elkaar ingespeeld.

// Gilbert Pleysier // Als kind was ik al gefascineerd door treinen en een job als seingever leek mij heel boeiend. En inderdaad, ik werk nu al dertig jaar bij de spoorwegen en het treinverkeer in goede banen leiden, bezorgt mij nog steeds veel voldoening. Want uiteindelijk houd je steeds in je achterhoofd dat dankzij jouw medewerking mensen hun bestemming hebben kunnen bereiken.

// Patrick Huys // Vroeger bevonden de seinhuizen zich bij het station en kwam je regelmatig in contact met de reizigers. Maar door de jaren heen is er ontzettend veel veranderd, o.a. door de invoering van de EBP (Elektronische Bedieningspost). Vandaag regel je het verkeer in een veel grotere regio, maar is de werkwijze erg vereenvoudigd. Iets wat vroeger verschillende handelingen vergde kan nu met één muisklik.

// Gilbert Pleysier // De EBP heeft het werk niet alleen vereenvoudigd, maar biedt ook een extra ondersteuning. De operator kan niets vergeten want de computer stelt je steeds een oplossing voor. Zo worden persoonlijke fouten voorkomen en wordt het treinverkeer veiliger. Het is ook veiliger omdat je sneller kan ingrijpen. Vroeger gingen we bij een storing ter plaatse kijken wat er aan de hand was, maar dit is nu niet meer nodig want de computer biedt een schat aan informatie.

// Patrick Huys // Je hebt ook een beter overzicht van al het treinverkeer waardoor je kan anticiperen voordat de trein jouw zone bereikt. Naast al deze nieuwe technologieën die het treinverkeer regelen en eenvoudiger maken, is het ook aangenaam dat je samenwerkt in een team. In Brugge werken we met 13 mensen in de seinzaal. We moeten niet enkel op de computer vertrouwen want we hebben ook verschillende collega's waarop we kunnen rekenen wanneer het treinverkeer even wat minder vlot verloopt.



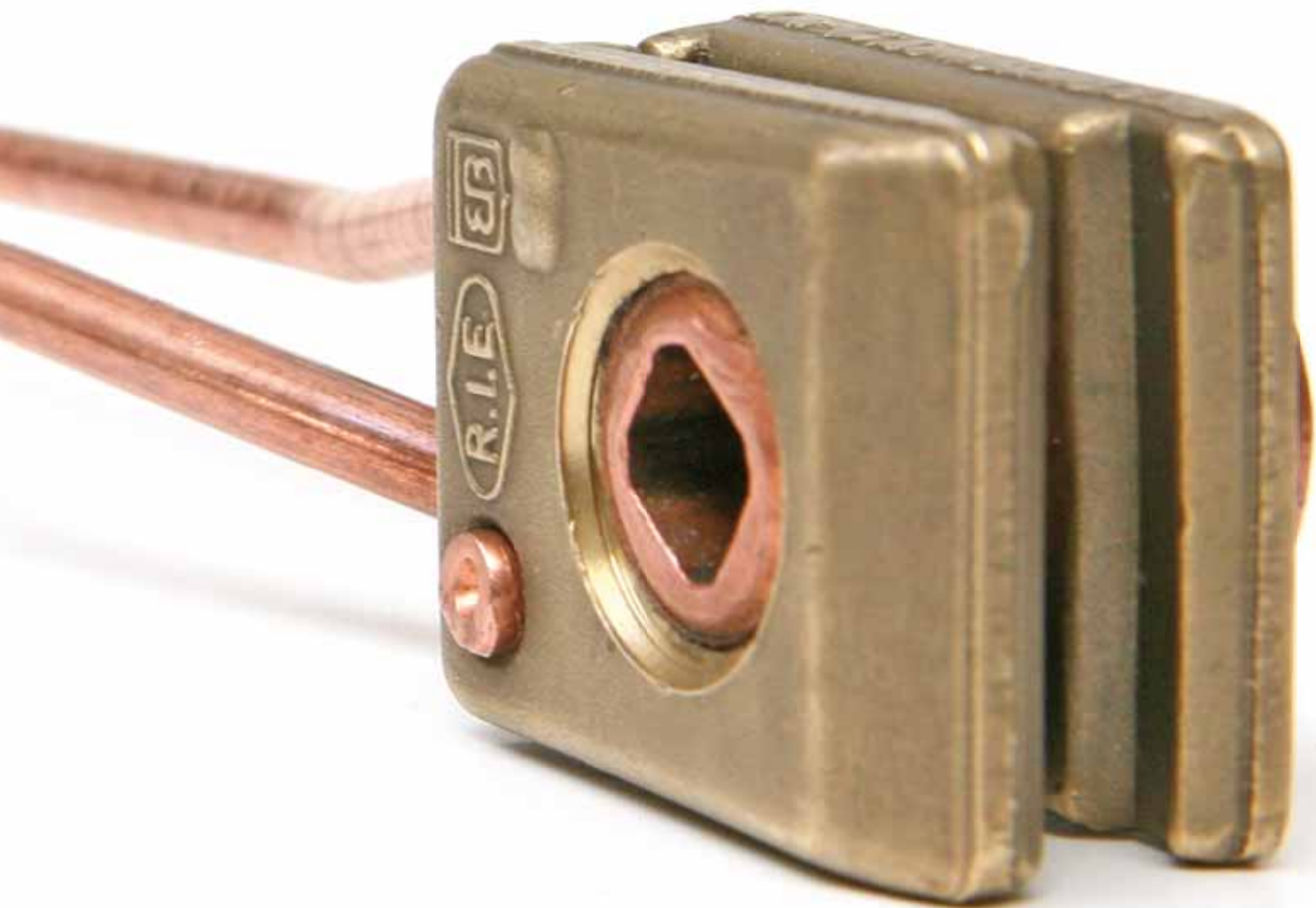


GROTE PROJECTEN VOOR EEN DUURZAME MOBILITEIT



Hangdraad

De bovenleiding is een onmisbare schakel in het Belgische spoorwegnet, dat voor bijna 90% van elektrische leidingen is voorzien. Via hun stroomafnemer worden de treinen door de bovenleiding van stroom voorzien, die meestal is samengesteld uit een rijdraad opgehangen aan een drager. Aangezien de rijdraad steeds perfect horizontaal moet hangen, zodat schokken vermeden worden en de stroomafnemer permanent in aanraking is met de bovenleiding, wordt er door middel van hangdraden van verschillende lengte gewerkt met een "hangbrug"-systeem.



1. DE DAGELIJKSE ACTIVITEITEN VAN ONZE KLANTEN VERGEMAKKELIJKEN

Van 2000 tot 2006 steeg het reizigersverkeer op het Belgische spoorwegnet met 34%. Deze verhoging en de quasi-verzadiging van de wegen onderstrepen de noodzaak van het GEN. Maar het mobiliteitsvraagstuk vereist ook dat er nog andere acties ondernomen worden, zoals de modernisering van bepaalde baanvakken om de snelheid te verhogen, een betere opvang van de reizigers op de perrons, regelmatig preventief onderhoud van de infrastructuur, de systematische analyse van incidenten... Infrabel schaart zich dus achter de doelstelling van de regering in 2006, namelijk de verhoging van het binnenlands reizigersverkeer met 25% tegen 2012.

Wielas voor de "Robel" treinen

De "Robel" treinen dienen om de langgelaste spoorstaven van de werkplaats naar het spoor te vervoeren. Metalen wielassen zoals deze hier, die op de metalen ramen worden bevestigd, vormen een belangrijk onderdeel van deze treintoestellen. Dankzij de wielas kunnen de rollen (zie p. 10) immers ronddraaien om de spoorstaven te laden en te lossen.



DE STATIONS NOG TOEGANKELIJKER MAKEN

Infrabel wil de aantrekkelijkheid van het spoor in België verhogen. Haar acties richten zich vooral op het comfortabeler en aantrekkelijker maken van de perrons en de stopplaatsen. Een betere bediening van de stations en de stopplaatsen vereist ook de heraanleg van de sporen vlakbij de stations om hun capaciteit uit te breiden of om de doorrit van de treinen zo snel mogelijk te laten verlopen. Deze verwezenlijkingen, die een regelmatig en vlotter spoorverkeer garanderen, hebben een positieve impact op de stiptheid en de mobiliteit van het binnenlands verkeer.

Jaar na jaar investeert Infrabel in een verhoging van de capaciteit en de kwaliteit van haar netwerk.

Daarom investeert ze vooral daar op het netwerk waar nodig, zowel met grootschalige als met meer bescheiden projecten. Infrabel zorgt er ook voor dat de nieuwe infrastructuur in dienst wordt genomen zodra dit mogelijk is, zonder te wachten tot de volledige voltooiing van de projecten. Zo kunnen haar klanten onmiddellijk genieten van de verbeteringen aan haar netwerk.

Als infrastructuurbeheerder staat Infrabel in voor de installaties die nodig zijn voor het spoorverkeer en de veiligheid: sporen, bovenleiding, seininrichting, kunstwerken... Maar ze is ook verantwoordelijk voor de volgende elementen: de perrons, de toegang tot de sporen, de verlichting, de schuilhuisjes én de informatiemiddelen bestemd voor de reizigers. De werken die Infrabel in de stations uitvoert, kunnen dus zowel betrekking hebben op de spoorinfrastructuur als op het onthaal van de reizigers.



STOPPLAATSEN VOOR DE GREN- OVERSCHRIJDENDE REIZIGERS

Infrabel heeft meer dan 1,5 miljoen € geïnvesteerd om de perrons van Halanzy, Aubange en Messancy, die in mei 2007 werden ingewijd, volledig heraan te leggen. Infrabel wil deze nieuwe bedieningen in het zuiden van de provincie Luxemburg nu op lange termijn handhaven en aan de reizigers en pendelaars van de lijnen 165 (Virton-Rodange) en 167 (Aarlen-Rodange) alle moderne comfort aanbieden: verlichting, omroepinstallaties, bewegwijzering, zitplaatsen en schuilhuisjes ...

Infrabel heeft ook een nieuwe stopplaats in dienst genomen in Hergenrath, op de lijn 37 (Luik-Aken). Vroeger moesten deze reizigers opstappen in Welkenraedt om met de trein naar Aken te gaan. De bouw van twee perrons, uitgerust met schuilhuisjes, zitplaatsen, verlichting, een omroepinstallatie, noppentegels voor slechthzienden en de aanleg van twee parkings zijn goed voor een investering van 425 000 euro (240 000 euro voor Infrabel, de rest gefinancierd door Interreg, een Europees fonds voor grensoverschrijdende projecten).



Aangenamere en praktischere stopplaatsen voor iedereen

Infrabel onderhoudt en moderniseert de perrons en hun toegangswegen (onderdoorgangen, loopbruggen, liften, enz.) in de stations en de stopplaatsen voor de reizigers. Ze hecht veel belang aan het comfort en de veiligheid en voorziet daarom voldoende zitplaatsen, schuilhuisjes en verlichting. Infrabel besteedt speciaal veel aandacht aan minder mobiele mensen en slechtzienden en installeert voor hen de nodige aangepaste infrastructuuruitrustingen (nop-pentegels, toegangshellingen of liften die toegang geven tot de perrons).

Aankondigingen voor de reizigers

In 2007 heeft Infrabel haar acties voor de informatieverbreiding in geval van storingen op het netwerk verdergezet, en dit vooral dankzij het project PIDAAS (*Passengers Information Display and Audio Announcement System*). De bedoeling van dit project is de auditieve en visuele aankondigingen in real time weer te geven. De bestaande schermen moeten daarom gemoderniseerd worden en er moeten extra schermen geplaatst worden – dit gebeurde reeds in 15 stations in 2007. Er moeten ook krachtige omroepinstallaties worden geplaatst. Alle stations en stopplaatsen in België zijn al sinds 2006 uitgerust voor de verspreiding van geluids-aankondigingen. In 2007 zijn de nieuwe stopplaatsen aan bod gekomen [zie p. 45] en werden de installaties van 29 stations en stopplaatsen geheel of gedeeltelijk vernieuwd.



Nieuwe infrastructuur voor een betere capaciteit, vlotheid en stiptheid in Namen

Het station van Namen is een belangrijk spoorwegkruispunt en bevindt zich op de kruising van de assen Brussel-Luxemburg, Namen-Dinant en de Waalse as. Tot voor kort moest het doorgaande spoorverkeer elkaar kruisen via een complex geheel van wissels. Infrabel heeft belangrijke werken aangevat om het verkeer op de betrokken lijnen vlotter en regelmatig te laten rijden. Een belangrijke fase (gelanceerd in 2004) werd in februari 2007 afgesloten met de inwijding van nieuwe infrastructuur, waarvan het meest zichtbare element een 600 m lange tunnel is. Het einde van alle werken in het station Namen is voorzien voor 2010. Een allerlaatste fase omvat de modernisering van de infrastructuur (grills) aan de westkant van het station.

Nieuw Antwerpen-Centraal telt 14 sporen

Dankzij de immense infrastructuurwerken in het station Antwerpen Centraal werd de capaciteit uitgebreid tot 14 sporen, verdeeld over 3 niveaus. Op 23 maart 2007 heeft Infrabel het nieuwe niveau -2 ingewijd. De noord-zuidverbinding, waarvoor de werken in 1998 zijn gestart, verbindt Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Luchtbal via een 3,8 km lange spoortunnel, die zowel door het binnenlands als het hogesnelheidsverkeer (o.a. Thalys) kan worden gebruikt. Deze spoorverbinding vormt de centrale schakel van de noordelijke tak van het hogesnelheidsnet *[zie p. 54]*. Tenslotte werd op 6 december het niveau -1 in dienst genomen. De 4 nieuwe sporen op het niveau -1 vergemakkelijken de toegang tot het station voor het binnenlands treinverkeer. Infrabel investeert in totaal 720 miljoen € in dit gigantische infrastructuurproject.



Eddy Clement,
Directeur-Generaal Netwerk

“In 2007 hebben we 35 Network Intervention Teams opgericht. Deze teams doorkruisen het land om alles proper te houden en om het vandalisme in onbewaakte stopplaatsen tegen te gaan. Het is belangrijk de reizigers een veilig gevoel te geven in deze stopplaatsen omdat 9% van hen er de trein neemt. Bovendien vormen de stopplaatsen één van de 23 prioriteiten van het strategische plan BRIO II.”



EEN BETERE MOBILITEIT VOOR BRUSSEL DANKZIJ HET GEN

In 2016 zal het Gewestelijk ExpresNet (GEN) de pendelaars in een straal van 30 km rond Brussel, lijnen aanbieden die specifiek naar de hoofdstad leiden. Door in te spelen op de complementariteit tussen de verschillende transportmiddelen, vormen de nieuwe frequente stoptreinen een valabel alternatief voor de wagen en die bieden voordelen op het vlak van dienstregeling, tarieven en toegankelijkheid.

Twee extra sporen voor een groter aantal treinen

De hogere frequentie van het treinverkeer, de voornaamste troef van het GEN-project, vereist de uitbreiding van twee tot vier sporen op de meeste betrokken spoorlijnen. Deze aanpassing zal de capaciteit verhogen en de vlotheid van het verkeer verbeteren. De snelle treinen (IC-IR, snelle piekuurtreinen en in voorkomend geval hogesnelheidstreinen)

zullen dan ook gebruik maken van de twee voor hen voorbehouden sporen, terwijl de trage piekuurtreinen en de GEN-treinen op de twee andere sporen zullen rijden.

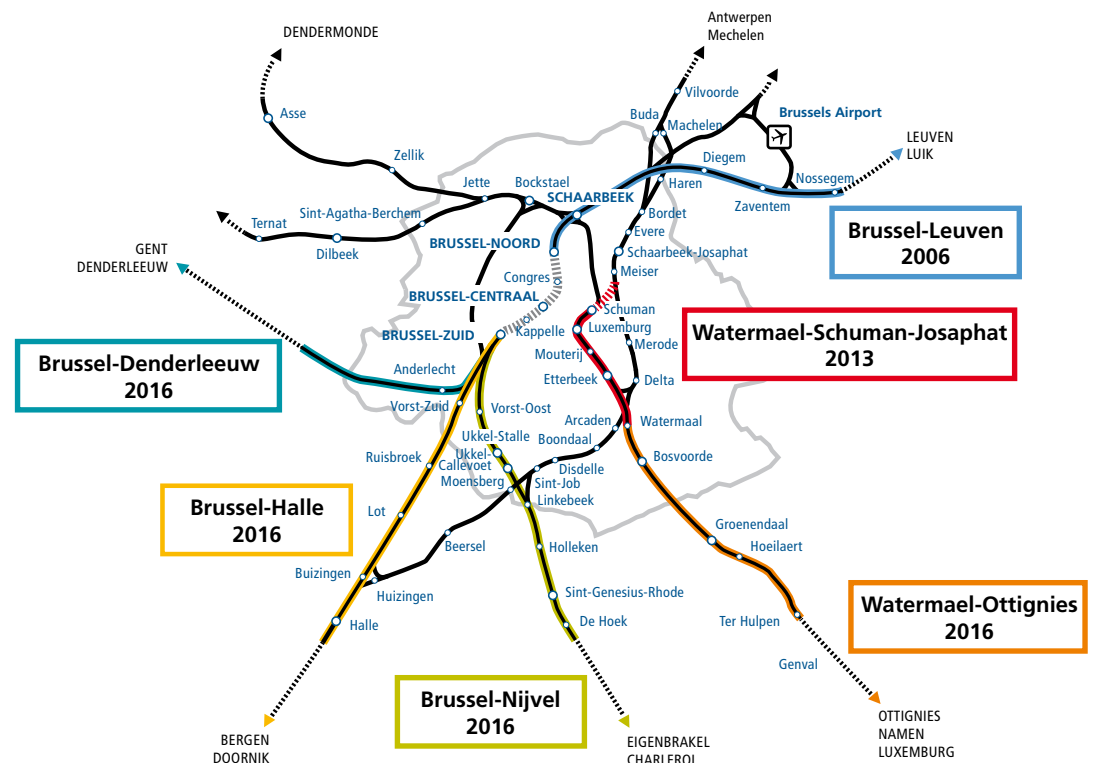
Voor Infrabel betekent het GEN-project grote werkzaamheden op verschillende belangrijke spoorassen van en naar Brussel en een totale investering van meer dan 1,5 miljard €₂₀₀₁. De volledige indienstneming van het GEN-netwerk is gepland in 2016. Bovendien zal Infrabel ook niet minder dan 120 stations en stopplaatsen tegen dan aanpassen of vernieuwen.

Infrabel zet zich in voor de omwonenden en de reizigers

Er wordt gebruik gemaakt van specifieke methodes om de geluidsoverlast en de trillingshinder die de werken voor de uitbreiding van de sporen kunnen veroorzaken, te verminderen: geluidsschermen, groene muren, diepe funderingen, enz. Infrabel organiseert infosessies in de betrokken buurten om de omwonenden zo goed mogelijk in te lichten over

KLEINE EXTRAATJES VOOR EEN DUURZAME ONTWIKKELING

Een van de vele voorbeelden... Tijdens de verdubbeling van het aantal sporen op de lijn 161 (Brussel-Ottignies) die zich in het Zoniënwoud bevindt, zal Infrabel verschillende schuilplaatsen voor een beschermde vleermuisensoort aanleggen.



de werkzaamheden. Daarom werd de specifieke cel Buurtbewoners opgericht binnen Infrabel. Tenslotte neemt de onderneming concrete maatregelen om de hinder voor het treinverkeer tot een minimum te beperken tijdens de werken.

Evolutie van de werken

Door middel van haar dochteronderneming TUC RAIL, vervolgt Infrabel actief de werken die nodig zijn voor de realisatie van het GEN. In 2007 zijn twee nieuwe werven (één op de lijn 124 Brussel-Nijvel en één op de lijn 161 Brussel-Ottignies) in het Waalse Gewest gestart. Meestal zijn hiervoor verschillende werken burgerlijke bouwkunde nodig zoals de uitbreiding van het spoorwegplatform, de vernieuwing van de bruggen, de verwezenlijking van nieuwe kunstwerken (viaducten, enz.), onderdoorgangen, de verhoging van de perrons, de bouw van geluidsmuren, stormbekkens, werken aan het wegennet... Vaak zijn meerdere Gewesten betrokken waardoor de administratieve verrichtingen zich opstapelen.

Brussel – Nijvel (lijn 124)

In het Waalse gewest zijn er, behalve de spoorwerken die in augustus zijn gestart tussen het noorden van Eigenbrakel en het zuiden van Waterloo, ook werkzaamheden begonnen in april in Nijvel, die zullen duren tot 2010. In het Vlaamse Gewest werd de vraag voor een stedenbouwkundige vergunning in juni 2007 ingediend en het openbaar onderzoek vond plaats van juli tot september. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd de aanvraag voor een vergunning ingediend in oktober 2007.

Brussel – Ottignies (lijn 161)

De eerste fase van de werken, die in augustus 2006 begonnen, met meerdere werken in het Vlaamse Gewest (van Hoeilaart tot het Zoniënwoud) en in het Waalse Gewest (van het zuiden van Ottignies tot de splitsing Louvain-la-Neuve) is momenteel volop bezig. Een nieuwe werf werd in november opgestart op het baanvak tussen het station Ottignies en dat van Profondsart. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft in januari 2008 de vergunning voor de uitbreiding naar vier sporen van het baanvak Watermaal-Bosvoorde afgeleverd. In februari 2008 heeft de gemeente beroep aangetekend bij het Stedenbouwkundige College.

Verbinding Watermaal - Schuman - Josaphat

Er zijn op dit ogenblik belangrijke werken aan de gang voor de aanleg van een vierde spoor tussen de stations van Etterbeek en Brussel-Luxemburg. Alle bruggen op dit traject, werden al aangepast, behalve die van de Waversesteenweg. De uitbreiding betreft momenteel het baanvak Etterbeekse Steenweg – Belliardstraat.

Bovendien wordt de “driehoek van Etterbeek”, een geheel van kunstwerken voor de kruising van de lijnen Halle-Vilvoorde (lijn 26) en Brussel-Ottignies (lijn 161), heraangelegd voor een vlotte doorstroming

van het verkeer. Een belangrijke fase van deze werken werd in het paasweekend van 2007 uitgevoerd. Hierdoor kon men overgaan tot de vervanging van de Mouterijbrug en de brug die de lijnen 26 en 161 kruist, het slopen van de brug over de Scepterstraat en de aanleg van wissels in het Rogier-trapezium.

Het laatste luik van het project “Watermaal-Schuman-Josaphat” bestaat uit de bouw van een nieuwe tunnel tussen Schuman en de Josaphat-site die de Europese wijk zal verbinden met de meeste grote steden van het land zonder gebruik te maken van de Brusselse Noord-Zuidverbinding. De voorbereidende werkzaamheden hiervoor zijn bezig ter hoogte van de stopplaats Meiser. De administratieve procedu-

res voor de toekenning van het contract voor het Schuman-station en de tunnel werden afgerond respectievelijk in 2007 en begin 2008. De werken zullen midden 2008 beginnen.

Brussel – Denderleeuw (lijn 50A)

De stedenbouwkundige vergunning werd eind oktober 2007 door het Vlaamse Gewest afgeleverd maar er werd beroep aangetekend door de gemeente Dilbeek. Voor het baanvak in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, heeft Infrabel haar stedenbouwkundig attest ontvangen in april 2007 en de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning ingediend in januari 2008.





Directie Infrastructuur - Kortrijk

Pascale Desmet **Nancy van Laere**

Pascale Desmet en Nancy Van Laere werken beiden ongeveer 2 jaar bij Infrabel. Ze zorgen samen met hun collega's voor alle moderniserings- en herstellingswerken aan het spoor in de omgeving van Deinze.

“
// **Pascale Desmet** // Als vakbediende sporen heb ik een heel afwisselende job en dat maakt het voor mij boeiend. We vervangen dwarsliggers, controleren en smeren wissels, vervangen rails waar nodig, enz. Voor al deze werken gebruiken we onder andere boormachines en andere gespecialiseerde machines.

// **Nancy Van Laere** // Je hoort wel eens opperen dat het geen vrouwenwerk is maar dat komt vooral omdat de ploegen nu enkel uit mannen bestaan en dat brengt een bepaalde sfeer met zich mee. Sommigen gaan er van uit dat een vrouw daar niet in past. De spoorleggers van Deinze keken ook raar op toen hun eerste vrouwelijke collega's bij hen terecht kwamen maar de samenwerking liep van in het begin heel vlot.

// **Pascale Desmet** // Ook de fysieke arbeid vormt voor vrouwen geen probleem, al moet je natuurlijk wel over wat kracht beschikken. Maar je staat er nooit alleen voor want je werkt in een team van tien tot twaalf man.

Zware machines worden steeds met 4 mensen opgetild en het maakt niet zoveel uit of dit door mannen of vrouwen gebeurt. Tijdens een één jaar durende stage hebben we alles geleerd en ondertussen kunnen we ons mannetje wel staan.

// **Nancy Van Laere** // Het leukste aspect van deze job blijft voor mij het feit dat ik buiten kan werken, al moet je niet met je hoofd in de wolven zitten. Alert blijven is levensnoodzakelijk als je werkt aan de sporen en er wordt voortdurend gehamerd op de veiligheid.

// **Pascale Desmet** // We dragen handschoenen, veiligheidsschoenen, gele fluorescerende werkkleding en er zijn schildwachten die op uitkijk staan en ons waarschuwen als er een trein aankomt. Daarnaast zijn er vergadering en berichten van de chefs om ons eraan te herinneren voorzichtig te zijn. Maar wie aan de sporen werkt, beseft het maar al te goed: veiligheid komt altijd op de eerste plaats!



2. DE EUROPESE METROPOLEN VERBINDEN

Om de ontwikkeling van Europa verder te ondersteunen, is er nood aan een dicht en performant spoorwegnet. Samen met de naburige netwerken, werkt Infrabel hard aan de concrete progressieve uitvoering van deze doelstelling. Zo zal de Belgische netwerkbeheerder de eerste zijn die het hogesnelheidsnetwerk afwerkt, waardoor het Belgische net een heuse draaischijf wordt in Europa. Dankzij dit project, maar ook dankzij de invoering van het Europees seinsysteem ERTMS, het Diabolo-project, of nog de modernisering van de as Brussel-Luxemburg, verbindt Infrabel veel Europese hoofdsteden met elkaar en brengt ze hun inwoners dichterbij elkaar.



Piket

Op de hogesnelheidslijnen berust het seinsysteem op de onderverdeling van de lijn in segmenten van ongeveer 1,5 km, die worden afgebakend door middel van een gele driehoek op een blauwe achtergrond. De treinen ontvangen de informatie over de toegelaten snelheid via elektrische impulsen die worden doorgestuurd via bakens op de sporen; op de boordinstrumenten van de conducteur verschijnt telkens de huidige snelheid van de trein samen met de toegelaten maximumsnelheid op het segment van de lijn.

VOLTOOIING VAN HET HOGESNELHEIDSNET

Tien jaar geleden, op 14 december 1997, reed er voor het eerst een hogesnelheidstrein over de volledige westelijke tak, van de Franse grens tot Brussel. Een decennium later is Infrabel bezig om van België het eerste Europese land te maken dat zijn netwerk van hogesnelheidslijnen (HSL) heeft voltooid. Infrabel positioneert het land zo in het centrum van het toekomstige uitgebreide interoperabele netwerk van hogesnelheidslijnen op maat van Europa.

De oostelijke tak (Brussel-Luik-Duitse grens – 139 km)

Tussen Brussel en Leuven rijden de hogesnelheidstreinen 160 km/u (200 km/u in de toekomst) op een klassieke gemoderniseerde en verdubbelde lijn (2 sporen voor het lokaal verkeer en het GEN-verkeer, 2 sporen voor de snelle binnenlandse treinen en de Thalys). Vanaf Leuven tot Ans flitsen ze tegen 300 km/u op de nieuwe hogesnelheidslijn (lijn 2) die in 2002 werd ingewijd.

De werken worden buiten Luik voortgezet in de richting van Duitsland. In 2007 betrof het de werken voor de seininrichting. De nieuwe hogesnelheidslijn 3 zal eind 2008 ter beschikking worden gesteld. Wat haar zo bijzonder maakt? Ze omvat de langste spoortunnel van het land: de tunnel van Soumagne (6,53 km). Na het verlaten van de tunnel rijden de hogesnelheidstreinen in eigen bedding met een snelheid van 260 km/u tot aan de Duitse grens.

Een Thalys als testlaboratorium

In oktober voerde Infrabel veiligheidstesten uit: een Thalys werd als meetlaboratorium uitgerust. Deze trein reed dagelijks tot 10 keer heen en weer met een maximale snelheid van 286 km/u terwijl de spoorinfrastructuur en de dekking van het GSM-R netwerk strikt werden gecontroleerd. Deze testritten beëindigen een jaar waarin de infrastructuur diverse controles onderging (wissels, kunstwerken, elektrische voeding...). In de loop van het jaar 2008 zal Infrabel de seininrichting officieel homologeren, in het bijzonder het ERTMS-systeem voor de seininrichting [zie p. 27].

HET SPOOR: EEN KLEINERE ECOLOGISCHE VOETAFDruk

Minder CO₂-uitstoot: de verplaatsing per trein veroorzaakt (onrechtsreeks via de electriciteitscentrales) 31 g CO₂ per afgelegde reiziger-km, in vergelijking met 125 g per afgelegde automobilist-km (op basis van een gemiddelde van 1,4 personen in het voertuig).

Betere benutting van de ruimte: het spoor gebruikt slechts een derde van de ruimte die andere transportmiddelen nodig hebben om een vergelijkbaar aantal personen te vervoeren.

Efficiënter verbruik van energie: een IC-trein (met een gemiddelde bezettingsgraad) verbruikt per reiziger minder dan de helft van een middenklasse wagen. Tijdens de spitsuren is deze score nog beter en bedraagt het verbruik een tiende van het verbruik van een auto



Dirk Demuyck,
Gedelegeerd bestuurder TUC RAIL

“Naast de internationale dimensie, biedt het HST-project nog veel voordelen. Het zorgt niet alleen maar voor een uitbreiding van de capaciteit van het Belgische spoorwegnet, maar verhoogt ook de uitstraling van de steden van de 3 grote HST-stations. De doelstelling die in 1993 aan TUC RAIL werd opgelegd voor de verwezenlijking van het HST-net was duidelijk: aan een gedreven ritme een kwalitatief hoogstaand werk afleveren. In die 15 jaar hebben we een buitengewone deskundigheid opgebouwd, en zijn we in onze sector het grootste studiebureau van België geworden, dat in staat is om de grote infrastructuurwerken van Infrabel uit te voeren.”



De noordelijke tak (Brussel – Antwerpen - Nederlandse grens – 87 km)

Tussen Brussel en Antwerpen maakt de Thalys gebruik van de klassieke lijn 25. Eens de Diabolo-infrastructuur [zie p. 44] in 2012 in dienst wordt genomen, zullen ze 160 km/u rijden tussen deze twee steden: eerst op de nieuwe lijn 25N, daarna opnieuw op de klassieke lijn 25. Tussen Antwerpen-Luchtbal en de Nederlandse grens heeft Infrabel de laatste hand gelegd aan een nieuwe lijn van 35,5 km waarop 300 km/u gereden kan worden. De HSL loopt langs het autosnelwegnet (E19) voor een betere integratie in het landschap.

Voor deze noordelijk tak was ook de bouw van een 3,8 km lange spoorverbinding onder Antwer-

pen-Centraal en de stad nodig, de zogenaamde noord-zuidverbinding [zie p. 46]. Deze verbinding verdubbelt de spoorcapaciteit richting noorden van Antwerpen en Nederland én vermindert de reistijd tussen Antwerpen en Amsterdam aanzienlijk, op termijn teruggebracht tot 1u10. Met haar supermodern station en haar 14 sporen, verdeeld over drie niveaus, wordt de stad Antwerpen prima ontsloten en biedt ze nieuwe perspectieven op vlak van mobiliteit.

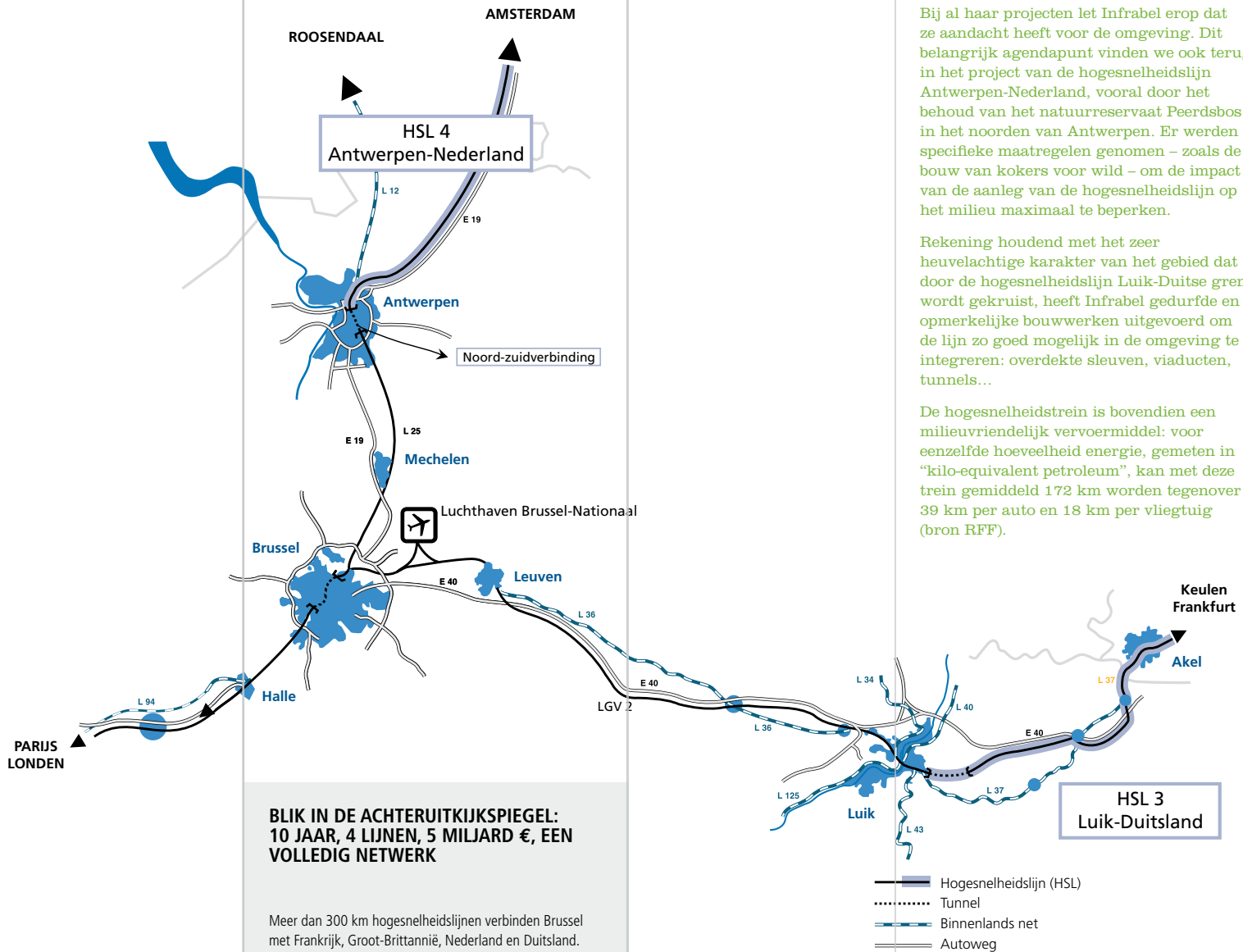
Infrabel heeft 720 miljoen € geïnvesteerd in het noord-zuidverbindingsproject en 740 miljoen € in de bouw van de HSL tussen Antwerpen en de Nederlandse grens (lijn 4). Dit laatste baanvak wordt trouwens mee gefinancierd door Nederland, voor een bedrag van 460 miljoen €.

HSL EN MILIEU

Bij al haar projecten let Infrabel erop dat ze aandacht heeft voor de omgeving. Dit belangrijk agendapunt vinden we ook terug in het project van de hogesnelheidslijn Antwerpen-Nederland, vooral door het behoud van het natuurreservaat Peerdsbos in het noorden van Antwerpen. Er werden specifieke maatregelen genomen – zoals de bouw van kokers voor wild – om de impact van de aanleg van de hogesnelheidslijn op het milieu maximaal te beperken.

Rekening houdend met het zeer heuvelachtige karakter van het gebied dat door de hogesnelheidslijn Luik-Duitse grens wordt gekruist, heeft Infrabel gedurfde en opmerkelijke bouwwerken uitgevoerd om de lijn zo goed mogelijk in de omgeving te integreren: overdekte sleuven, viaducten, tunnels...

De hogesnelheidstrein is bovendien een milieuvriendelijk vervoermiddel: voor eenzelfde hoeveelheid energie, gemeten in "kilo-equivalent petroleum", kan met deze trein gemiddeld 172 km worden tegenover 39 km per auto en 18 km per vliegtuig (bron RFF).



BLIK IN DE ACHTERUITKIJKSPIEGEL: 10 JAAR, 4 LIJNEN, 5 MILJARD €, EEN VOLLEDIG NETWERK

Meer dan 300 km hogesnelheidslijnen verbinden Brussel met Frankrijk, Groot-Brittannië, Nederland en Duitsland. De bouw van de drie takken van het hogesnelheidsnet vertegenwoordigt een budget van ongeveer 5,2 miljard €. In 2007 heeft Infrabel de installatie van de seininrichting voltooid en de laatste veiligheidstesten uitgevoerd op de lijnen 4 (Antwerpen-Nederlandse grens) en 3 (Luik-Duitse grens). De eerste zal in het voorjaar van 2008 ter beschikking van de operatoren gesteld worden, de tweede eind 2008. Dankzij deze ambitieuze investering vervult België echt haar rol van Europees kruispunt, met de steun van de Europese Commissie die het HST-project sinds 1991 subsidieert.



Marc Smeets,
General Manager Financiën & Administratie

“De PPS heeft ons gedurende meer dan drie jaar gemobiliseerd op alle domeinen: juridisch, financieel, technisch... Een dergelijke samenwerking is een absolute primeur in België. De onderhandelingen over de vergoedingsvoorwaarden in functie van het verwachte gebruik van de infrastructuur vormden daarvan een cruciaal aspect. We hebben een belangrijke beslissing voor de toekomst moeten nemen op basis van heel specifieke macro-economische vooruitzichten. Gezien het aantal betrokken partners, waren er voor Diabolo zware onderhandelingen inzake verantwoordelijkheid, verzekeringen, planning... nodig. Een team van Infrabel en TUC RAIL heeft met de hulp van externe experts dit uitgebreide project tot een goed einde gebracht door als een echte groep samen te werken.”

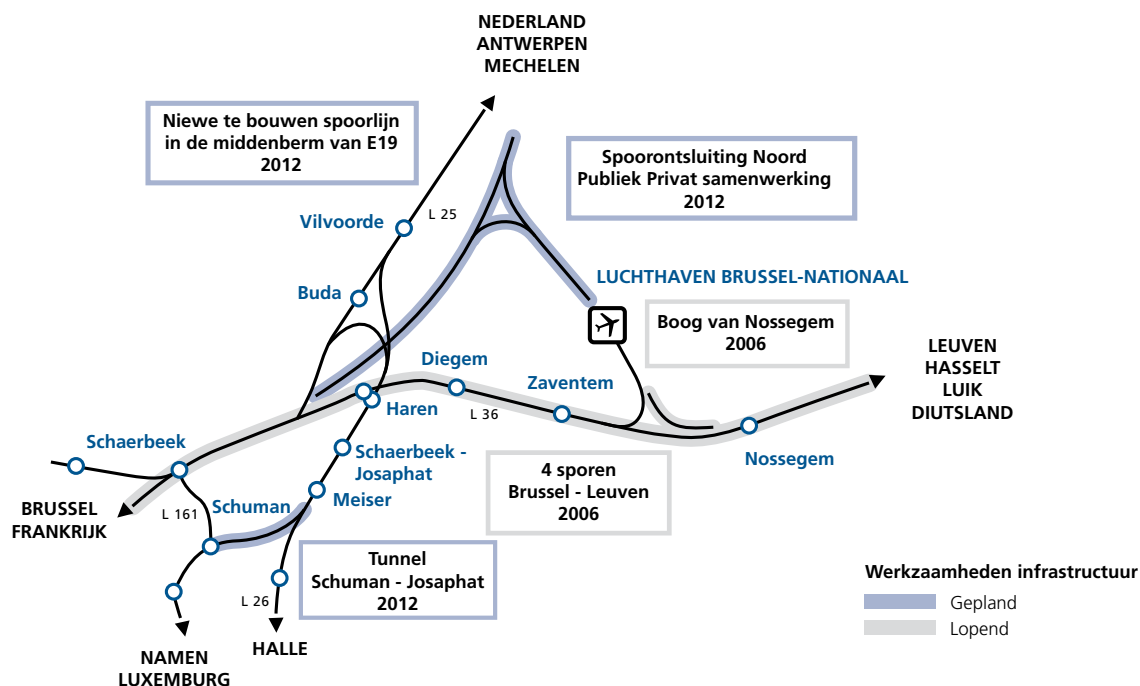
DE ONTWIKKELING VAN BRUSSELS AIRPORT ONDERSTEUNEN **DANKZIJ DE DIABOLO**

Dankzij het Diabolo-project zal Brussel-Nationaal-Luchthaven rechtstreeks worden verbonden met de assen Parijs-Brussel-Luik-Frankfurt en Parijs-Brussel-Antwerpen-Amsterdam. De luchthaven zal gemakkelijk per spoor toegankelijk zijn vanuit alle grote Belgische steden en eveneens vanuit verschillende grote Europese steden. Op die manier wordt Brussels Airport niet alleen heel toegankelijk, maar oefent ze ook een enorme aantrekkingskracht uit op bedrijven die zich in de buurt willen vestigen. Dankzij de Diabolo wordt Brussels Airport één van de best bereikbare luchthavens ter wereld per spoor.

Brussels Airport is één van de belangrijkste economische polen van België. Maar deze ontwikkeling wordt belemmerd door het toenemende wegver-

keer dat de omgeving overbelast. Om de toegankelijkheid van deze plaats te verbeteren door middel van een milieuvriendelijk transportmiddel, heeft Infrabel eerst de “boog van Nossegem” aangelegd. Die verbindt, sinds eind 2005, de luchthaven met de lijn Brussel-Leuven-Luik (lijn 36) waarvan de capaciteit bovendien vanaf eind 2006 toenam dankzij de uitbreiding naar vier sporen van het baanvak Brussel-Leuven.

Infrabel zal de luchthaven ook via het noorden ontsluiten door de sporen van het ondergrondse station Brussel-Nationaal-Luchthaven te verbinden met een nog aan te leggen nieuwe lijn op de middenberm van de E19 tussen Brussel en Mechelen (lijn 25N). Deze verbinding zal gebeuren via een ondergrondse spoorwegsplitsing (twee takken) onder de verkeerswisselaar van Machelen. Het huidige op- en afrittencomplex nr. 12 van de E19 ter hoogte van Machelen zal worden afgewerkt door het Vlaamse Gewest. In het centrum, in de Luchthavenlaan, zal er tussen de brug over de E19 en de terreinen van Brucargo een viaduct worden aangelegd.



Investeringen, subsidies, partnerships om het Diabolo-project vleugels te geven

Van het totaalbudget van 540 miljoen € investeert Infrabel ongeveer 250 miljoen € in de bouw van de nieuwe bovengrondse spoorlijn op de middenberm van de E19 tussen Schaarbeek en Mechelen. De voorbereidende werken zijn er gestart in juli 2007. Dit deel van het project wordt sinds 2004 gesubsidieerd door de Europese Commissie (3 miljoen € in 2006). Voor de periode 2007-2013 zou er nog eens 15 miljoen € moeten worden toegekend. De verbinding van deze nieuwe lijn met het station in de luchthaven zal worden gerealiseerd en gefinancierd via een Publiek Private Samenwerking. In oktober 2007 zijn ook daar de voorbereidende werkzaamheden begonnen [zie p. 50].



DE PPS DIABOLO, "TRANSPORT DEAL OF THE YEAR"

Op 28 september 2007 werd de PPS voor de Diabolo ondertekend met Northern Diabolo NV (projectvennootschap) voor een bedrag van ongeveer 290 miljoen €. Dit project trok de aandacht van de jury van de wedstrijd georganiseerd door Project Finance International, een Londens financieel magazine. De structuur van de financieringsmethode van dit ambitieuze project is inderdaad innovierend en buitengewoon complex. Dit partnerschap, dat wordt begeleid door Cleary Gottlieb Steen & Hamilton (juridisch adviseur) en Compagnie Benjamin de Rothschild (financieel adviseur) won de prijs "Transport Deal of the Year".

De Northern Diabolo NV groepeerde de privé-investeers Babcock & Brown en HSH Nordbank AG. Ze zal belast zijn met de financiering, de bouw en de onderhoudskosten van de infrastructuur op het grondgebied van de luchthaven tot aan de autosnelweg E19. De werken aan de sporen zullen worden uitgevoerd door Infrabel en die aan het wegennet door het Vlaamse Gewest. In 2012 zal Northern Diabolo NV de infrastructuur ter beschikking stellen van Infrabel, die zal instaan voor het onderhoud ervan. In 2047 verwerft Infrabel de volledige eigendom van de infrastructuur. Nooit eerder werd zulk een groot project in België afgesloten met behulp van een PPS.

BRUSSEL EN LUXEMBURG DICHTER BIJ ELKAAR BRENGEN

De spoorverbinding Brussel-Luxemburg-Straatsburg is één van de belangrijkste Trans-Europese projecten van de Europese Commissie. Die zal Infrabel trouwens 30 miljoen € toekennen voor de jaren 2007-2013 om de modernisering van deze as die de drie belangrijkste zetels van de Europese instellingen verbindt, tot een goed einde te brengen. Met een kortere rittijd en een verhoogde veiligheid in het vooruitzicht!

Sinds oktober 2006 zijn er belangrijke moderniseringswerken bezig op de as Brussel-Luxemburg (lijnen 161 & 162), van Louvain-la-Neuve tot de Luxemburgse grens, ofwel een baanvak van 175 km. Deze werkzaamheden zullen worden voortgezet tot 2013 en worden beëindigd in 2014. Dit levert een tijdswinst van ongeveer 20 minuten op.

Om de snelheid op het grootste deel van het traject te verhogen tot 160 km/u, wordt de afstand tussen de sporen verbreed en worden de bruggen waarvan de afmetingen onvoldoende zijn, aangepast (dit zal het geval zijn voor een tiental onder hen in 2008). Voor de toename van de snelheid moeten vanaf 2008 eveneens negen van de vele bochten op de lijn, worden recht getrokken. Maar ook de configuratie van de infrastructuur zal ter hoogte van de kruising bij meerdere belangrijke stations moeten herzien worden om een einde te maken aan de huidige vertragingen. Deze werkzaamheden zijn o.a. het plaatsen van nieuwe spoortoestellen, het wijzigen van het spoortraject, het aanpassen en het moderniseren van de seininrichting en de bovenleidingen. Ze worden momenteel uitgevoerd in het station Jemelle. In 2008 worden ze verdergezet in Gembloux en daarna in het station van Ciney.

Tenslotte zal de as volledig opnieuw geëlektrificeerd worden: de bestaande, verouderde bovenleiding zal

KLEINE EXTRAATJES VOOR EEN DUURZAME ONTWIKKELING

Om bepaalde diersoorten te beschermen, integreert Infrabel in haar nieuwe infrastructuur doorgangen voor wild, nestkastjes, schuilplaatsen, enz. In de omgeving van de spoorlijn Brussel-Luxemburg waar zich "Nature 200" gebieden bevinden, neemt Infrabel alle passende maatregelen om het milieu te beschermen. In de werkplanning is voorzien dat de lawaaiërige fases van de werken niet worden uitgevoerd tijdens de nestperiode.



worden vervangen door een bovenleiding die een hogere voedingsspanning aankan. Deze keuze kadert in de wil van Europa om tot een harmonisering te komen.

Dit uitgebreide moderniseringsproject vertegenwoordigt een totale investering van 700 miljoen €₂₀₀₅. Een deel hiervan is afkomstig van een lening die werd afgesloten in het kader van regionale prefinancieringsafspraken. De financiële kosten van dit proces worden dan ook gedragen door het Waalse Gewest. De financiering wordt verwezenlijkt via de NMBS-Holding en een speciaal hiervoor opgerichte vennootschap (de "SPV 162"). De Europese Unie subsidieert het project in het kader van het "Multi-annual Indicative Program".

Algemene Diensten - Communicatie & Public Affairs

Aurélie Traube Frédéric Petit

Frédéric Petit en Aurélie Traube zijn onze Nederlandstalige en Franstalige woordvoerders. Samen vormen zij de link tussen Infrabel en de buitenwereld in goede en kwade tijden, via de complexe wereld van de media...



“ // **Aurélie Traube** // Je taak als woordvoerder bestaat er enerzijds uit om te reageren op de vragen van de journalisten, maar proactieve communicatie is minstens even belangrijk. Daarom brengen we bij incidenten of ernstige hinder zelf de media op de hoogte, zodat zij op hun beurt de reizigers kunnen inlichten. We organiseren ook tal van reportages en interviews die de activiteiten van Infrabel en zijn/haar werknemers in de schijnwerpers plaatsen.

// **Frédéric Petit** // Een journalist kan 24u op 24 bij ons terecht. Daarom organiseren we een wachtdienst met onze collega's Fanny Charpentier en Sofie Van Haele. Door het onvoorspelbare karakter van deze job moet je heel flexibel zijn, maar dat houdt het ook boeiend. Bovendien investeert Infrabel in zoveel verschillende projecten dat er altijd ruimte is voor variatie en nieuwe uitdagingen.

// **Aurélie Traube** // Om over deze Infrabel-projecten te communiceren, moet je niet enkel over de technische kennis beschikken, maar ook nadenken over hoe je de boodschap best kan overbrengen naar mensen die er niet mee vertrouwd zijn. Een woordvoerder heeft een pedagogische functie.

// **Frédéric Petit** // Voor ik bij Infrabel belandde, was ik in Antwerpen verantwoordelijk voor de communicatie rond de noord-zuidverbinding en de HSL naar Nederland. Door deze infrastructuur te zien groeien, creëer je er een zekere band mee. Maar ook het boeiende en veelomvattende Diaboloproject heeft een speciaal plekje in mijn hart.

// **Aurélie Traube** // Ik heb vooral een band met de projecten die ook mijn persoonlijke waarden in zich meedragen. Toen Infrabel koos om mee te investeren in het windmolenproject om de hogesnelheidslijn Leuven – Luik van energie te voorzien, was ik heel enthousiast want duurzame ontwikkeling is ook één van mijn stokpaardjes.

// **Frédéric Petit** // Het is dankzij een prima onderlinge samenwerking dat we de media accuraat en snel kunnen informeren. We willen dan ook iedereen binnen Infrabel en TUC RAIL bedanken die, elke dag opnieuw, bijdraagt tot ons werk als woordvoerder.



3. VERSTERKING VAN DE INTERMODALITEIT TUSSEN DE ZEE EN HET SPOOR

Infrabel voert grote investeringswerken uit om een optimale verbinding te creëren tussen België en de belangrijkste Europese industriële polen. Via projecten zoals Sea Rail drukt Infrabel haar vastberadenheid uit om een competitieve spoorinfrastructuur te ontwikkelen die is aangepast aan de behoeften van de havens, en om hun groei mee te ondersteunen via een betere intermodaliteit tussen de zee en het spoor. Sinds mei 2007 heeft de Directie Toegang tot het Net de functie van bouwheer op zich genomen voor alle projecten m.b.t de capaciteitsuitbreiding van de infrastructuur. Via deze klantgerichte aanpak neemt Infrabel de behoeften van haar klanten op lange termijn ter harte. Al deze investeringen getuigen van Infrabel's inzet ten aanzien van de havenwereld en de vervoersmaatschappijen die actief zijn in die sector.

Isolator

Vroeger was de isolator uit glas of aardewerk gemaakt, vandaag ook in synthetisch materiaal. In de elektriciteitstoevoer van het spoornet zorgt de isolator voor de isolatie tussen de geleiders en de bovenleidingpaal.



KLEINE EXTRAATJES VOOR EEN DUURZAME ONTWIKKELING

Het Belgische spoorwegnet is een van de meest geëlektrificeerde van Europa: op 3400 km lijnen is meer dan 85% geëlektrificeerd, met andere woorden 3000 km lijnen, terwijl het gemiddelde van de Europese Unie 55% bedraagt (bron UIC)

HET VERKEER IN EN ROND DE ANTWERPSE HAVEN VLOT LATEN DOORSTROMEN

Als belangrijkste economische troef van België geniet de Antwerpse haven van vele initiatieven die door Infrabel worden geleid. Infrabel wil concreet bijdragen aan de “zee-spoor”-intermodaliteit die onontbeerlijk is voor haar ontwikkeling en ze voorziet hiervoor belangrijke investeringen. De Belgische spoorinfrastructuurbeheerder heeft projecten die het verkeer moeten verbeteren, niet alleen binnen de haven, maar ook op de nationale en de internationale toegangssporen.

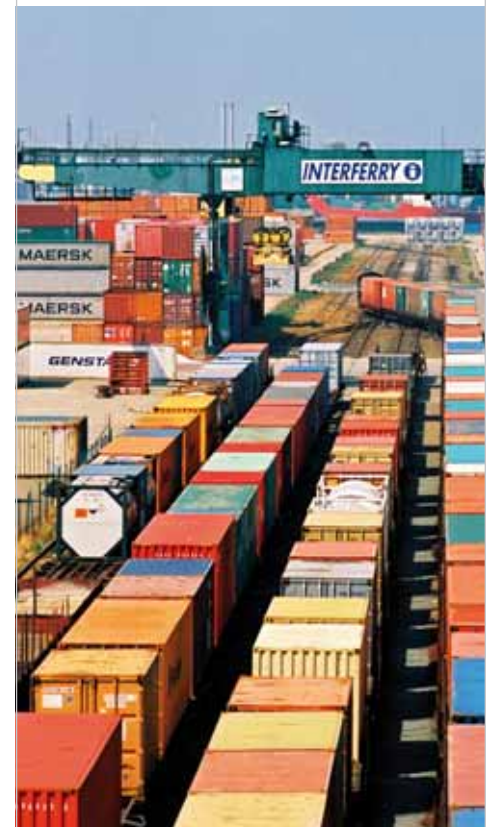
Een strategie van concentrische cirkels die beantwoordt aan de behoeften van de haven

Om de ontwikkeling van de haven van Antwerpen te ondersteunen, leidt Infrabel een investeringsstrategie van concentrische cirkels. Om het verkeer efficiënter te laten verlopen in de haven zelf, creëert ze sporenbundels, vooral rond het Deurganckdok. Dit nieuwe dok dat zich op Antwerpen-Linkeroever be-

vindt en een aanzienlijk deel van het containerverkeer afvoert, zal de komende jaren eveneens voordeel hebben bij de Liefkenshoekspoorverbinding.

Deze spoortunnel, die onder de Schelde zal worden gebouwd, zal de haveninstallaties op Linkeroever rechtstreeks met het rangeerstation van Antwerpen-Noord op Rechteroever verbinden. Ze biedt een oplossing voor de toenemende verzadiging van de Kennedytunnel, momenteel de enige verbinding tussen beide oevers. Dankzij de Liefkenshoekspoorverbinding zullen de treinen afkomstig van het Deurganckdok niet meer langs het spoor-knooppunt Berchem moeten passeren om naar het station Antwerpen-Noord te rijden. Het project zal een aanzienlijke winst opleveren op vlak van tijd en efficiëntie!

De financiering van dit project zal plaatsvinden door middel van een Publiek Private Samenwerking voor het onderdeel burgerlijke bouwkunde, waarvan de kostprijs wordt geraamd op 770 miljoen € (635 miljoen €₂₀₀₅). Infrabel zal de realisatie van de spoorweginfrastructuur voor een bedrag van 75 miljoen € financieren. Het Vlaamse Gewest draagt de kosten van de prefinanciering tot een bepaald bedrag



(107 miljoen €). De aanbestedingsprocedure van het PPS-project voor de bouw en de financiering, die in 2006 werd gelanceerd, zal worden afgesloten in 2008. De aanvragen voor de vergunning werden ingediend in 2007 en de start van de werken is gepland tegen eind 2008. De indiening van deze spoorverbinding is voorzien tegen eind 2012.

Meer bescheiden projecten

Naast deze grootschalige projecten zal Infrabel de komende jaren ook meer bescheiden projecten realiseren, die hun vruchten zullen afwerpen in een grotere straal rond de haven. Deze projecten hebben dan ook als doel de haven toegankelijker te maken. In april 2008 zal de "Gentboog" Antwerpen-Linkeroever rechtstreeks verbinden met de haven van Zeebrugge en met het noorden van Frankrijk. Op de Rechteroever zullen twee grote vertakkingen (Schijn en Krijgsbaan) de capaciteit van de as Antwerpen-Duitsland tegen 2012 met 30% doen toenemen. Het aanleggen van deze vertakkingen ter hoogte van de uitrit van Antwerpen-Noord en in Mortsel is de eerste fase van een nieuwe spoortoevang tot de haven.

IJzeren Rijn: de Antwerpse haven ontsluiten

Infrabel beoogt namelijk de bouw van nieuwe toegangsassen tot de Antwerpse haven. De aanleg van een tweede spoortoevang wordt momenteel bestudeerd. Dit project omvat meer bepaald de bouw van een 28 km lange nieuwe lijn voor het dubbelsporige

goederenvervoer tussen het station Antwerpen-Noord en de lijn 16 (Lier – Aarschot).

De heropening van de lijn Antwerpen-Neerpelt-Rheydt (Duitsland), ook wel "IJzeren Rijn" genoemd, getuigt eveneens van de wil van Infrabel om de toegang tot de haven te verbeteren. Dankzij dit project kunnen zwaardere ladingen sneller vervoerd worden via een kortere spoorverbinding tussen de haven van Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied. De kosten voor de aanpassingen die nodig zijn op het Belgische en Nederlandse grondgebied bedragen ongeveer 700 miljoen €, waarvan 7 miljoen € wordt gesubsidieerd door de Europese Commissie voor het uitvoeren van voorafgaande studies in beide landen.

As Antwerpen-Montzen-Duitsland: aan de grens van beide stromen

De IJzeren Rijn vormt een aanvulling op de "Montzen-as", de bestaande spoorverbinding tussen Antwerpen en Duitsland. Op deze laatste as is een verplichte wissel van locomotief (diesel naar elektrisch) in een stopplaats aan de grens nog nodig. Infrabel begreep het belang van haar spooroperatoren en is bezig met de volledige elektrificatie van deze laatste niet-geëlektrificeerde schakel van 8 km tussen Montzen en Aken. Dankzij de overeenkomst die in april 2007 werd ondertekend met de beheerder van de Duitse spoorwegen kunnen de werken worden afgerond in 2008. Deze elektrificatiewerken vergen een investering van 2 miljoen €, verdeeld onder Infrabel en DB Netz.

HET SPOOR: EEN INTRINSIEK "PROPER" TRANSPORTMIDDEL

Minder CO₂-uitstoot

In België is 19% van de CO₂-uitstoot afkomstig van de transportsector. Slechts 2% van deze uitstoot van broeikasgas wordt veroorzaakt door de tre

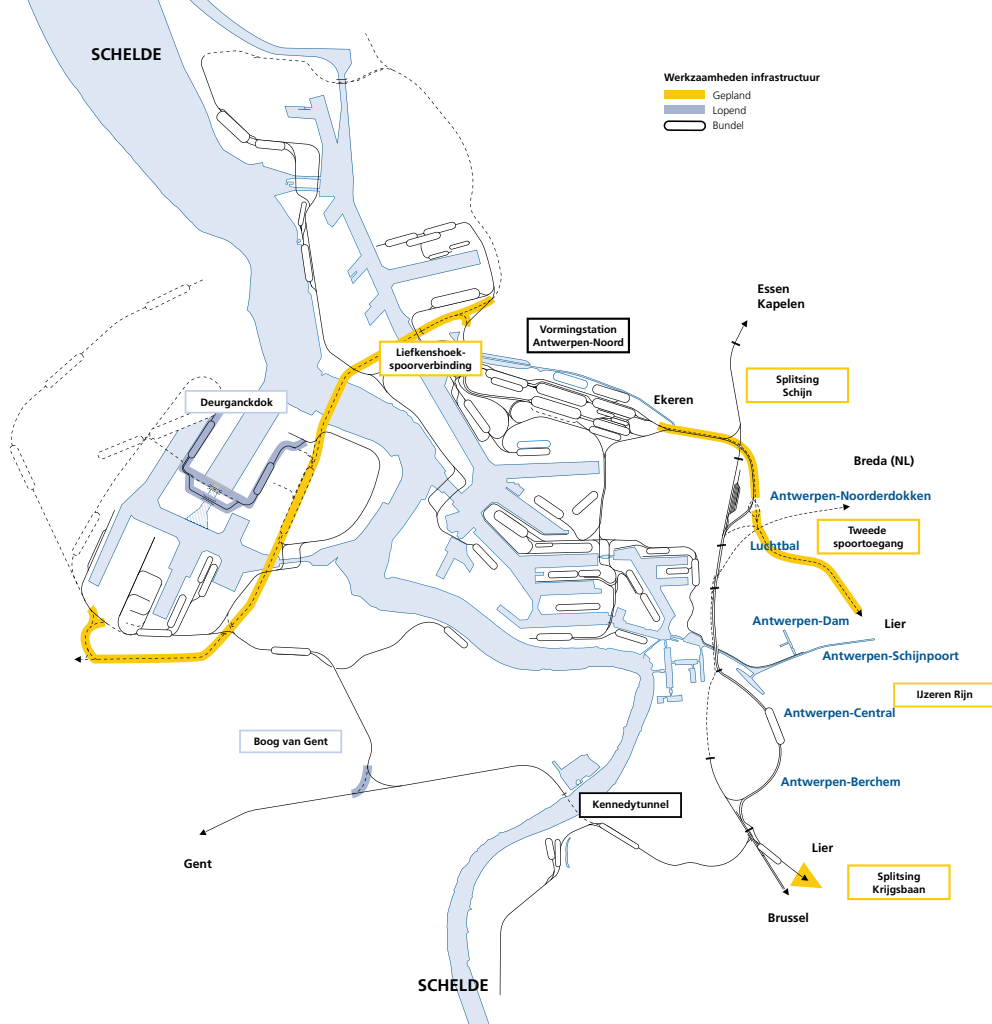
Per vervoerde ton-km is de CO₂-uitstoot gemiddeld 5 maal minder in vergelijking met het wegtransport door zware vrachtwagens over lange afstand.

Betere benutting van de ruimte

Het goederenvervoer per spoor gebruikt slechts een tiende van de ruimte die andere transportmiddelen vereisen om een vergelijkbaar aantal goederen te vervoeren.

Verbruikt minder energie

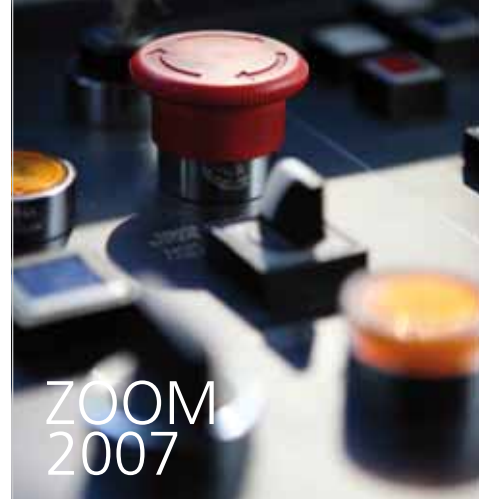
Per vervoerde ton verbruikt de goederentrein slechts een derde van de energie die een vrachtwagen verbruikt.



Corridor C: een strategische spooras voor België

Infrabel is betrokken bij het project van de Corridor C. Het is de bedoeling om een 1 840 km lange "spoorweg" aan te leggen voor het goederenvervoer op de as Antwerpen-Basel en Antwerpen-Lyon. De andere doelstelling is een verhoging van de veiligheid, de interoperabiliteit en de aantrekkelijkheid van het aanbod voor de operatoren. Momenteel telt deze as vijf verschillende seinrichtingssystemen. De veralgemening van het gemeenschappelijk veiligheidssysteem ETCS [zie p. 27-28] zal de groei, de vlotheid en de stiptheid van het goederenvervoer ten goede komen.

Het traject van de Corridor C is van strategisch voor het goederenverkeer en de Belgische economie omdat het Antwerpen verbindt met de belangrijkste industriële polen. Het verkeer zal met 60% toenemen om in 2020 uit te komen op 16 miljoen ton, vooral dankzij belangrijke tijdwinsten (2u25 voor de as Antwerpen-Basel en 2u voor Antwerpen-Lyon). De verschillende socio-economische voordelen (afname van de files, van de CO₂-uitstoot, enz.), die binnen twaalf jaar worden verwacht, worden geraamd op 140 miljoen € per jaar.



ZOOM
2007

EUROPESE SUBSIDIES VOOR CORRIDOR C

In maart 2007 hebben de beheerders van de Belgische (Infrabel) en de Franse (RFF) spoorweginfrastructuur en de Luxemburgse Spoorwegen het eerste Europees Economisch Samenwerkingsverband (EESV) gesloten die gewijd is aan corridor voor vrachtvervoer.

Hun doelstelling: de ontwikkeling en de versnelde plaatsing van het uniform Europees seinrichtingssysteem ETCS, en de coördinatie van de investeringen op de goederenas Antwerpen-Basel/Lyon [zie hiernaast]. De functie van beheerder werd toevertrouwd aan Luc Vansteenkiste, directeur-generaal van de directie Toegang tot het Net van Infrabel.

Enkele maanden later, in november 2007, heeft dit EESV een subsidiebelofte verkregen van de Europese Commissie, waarvan het deel dat voor Infrabel bestemd is, namelijk 36 miljoen €, gebruikt zal worden om tegen 2013 het ETCS-systeem op 510 km van de betrokken lijnen te installeren, voor een totale investering van 72 miljoen €.



DE ONTWIKKELING VAN HET GOEDERENVERVOER IN ZEEBRUGGE BEGELEIDEN

Dankzij zijn buitengewoon strategische ligging is de haven van Zeebrugge één van de belangrijkste transportcentra voor de bediening van de hele Europese markt. In deze jonge dynamische haven die in volle ontwikkeling is, zal het goederentransport waarschijnlijk een snelle groei kennen in de komende jaren. Het spoor zal dan meer dan ooit een onmisbare partner zijn voor het maritieme verkeer.

Modernisering en uitbreiding van de spoorcapaciteit in de haven

Om de groei van de haven van Zeebrugge te ondersteunen, hoopt Infrabel er belangrijke infrastructuurwerken uit te voeren met het oog op de uitbreiding van de spoorcapaciteit. Om het verkeer en de toegang tot het station niet te hinderen, zullen deze werken in meerdere fasen worden uitgevoerd tegen 2016.

Om de treinen een groter laad- en losvermogen te bieden, moeten verschillende sporenbundels in de haven worden vergroot. In 2007 gingen de uitbreidingswerken van start in de sporenbundels Overgave, Pelikaan en Ramskapelle (met een verbinding tussen deze twee laatste), terwijl ze in de sporenbundel Voorhaven-West werden beëindigd. Deze werken bestaan uit de aanleg van extra sporen, de elektrificatie van deze sporen en de werken voor de seininrichting.

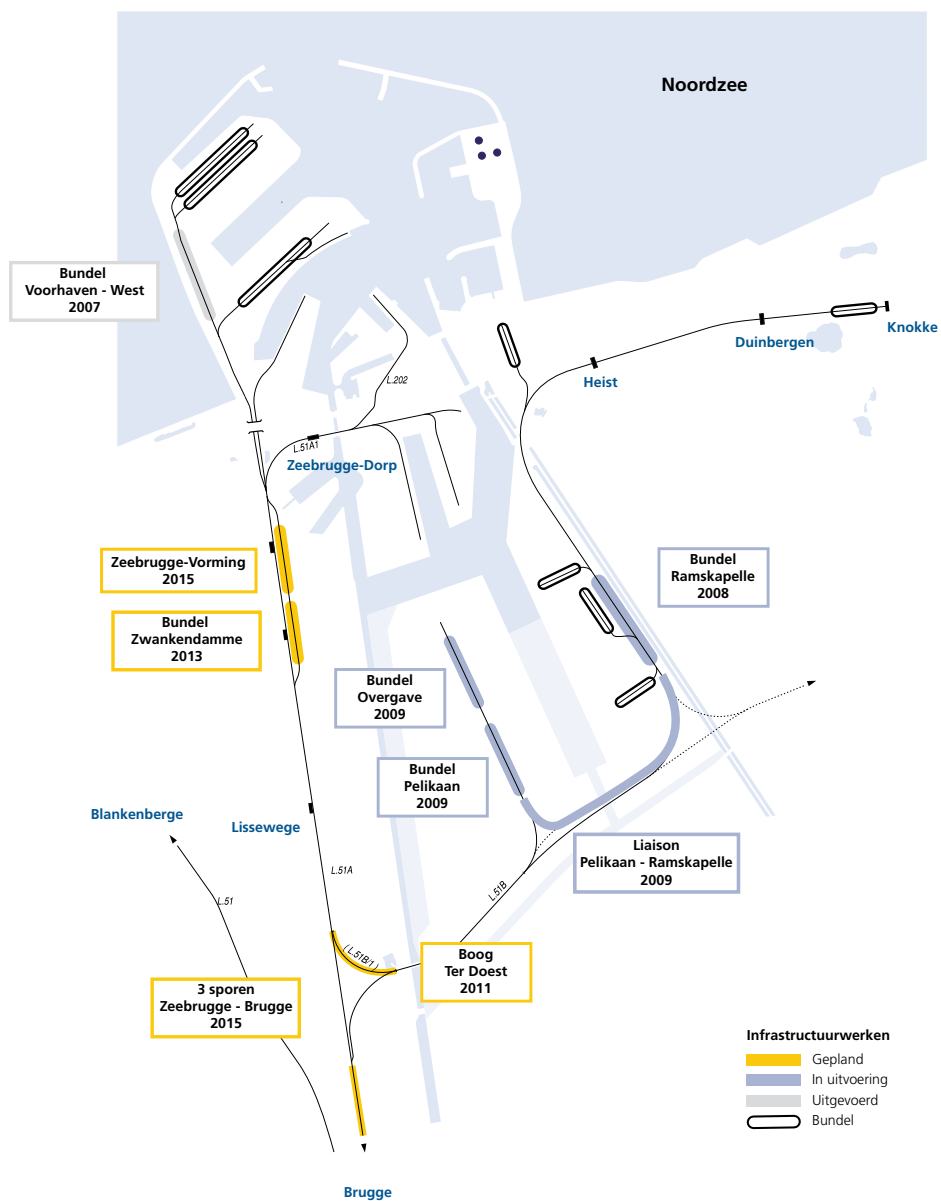
Ze wil ook de capaciteit van het station Zeebrugge-Vorming uitbreiden en zijn infrastructuur moderniseren. Daarom wil Infrabel extra aankomst- en vertreksporen bouwen (sporenbundel "Zwankendamme"), de bestaande sporenbundel "Zeebrugge" omvormen, en de lijn 51A omleiden zodat ze de sporenbundels niet moet kruisen. In het kader van het concentratieplan van de seinhuizen zal Infrabel ook een nieuw seinhuis bouwen, waarvoor ze een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning heeft ingediend in november 2007.

Deze verschillende prioritaire projecten kunnen worden verwezenlijkt dankzij een regionale prefinanciering van het Vlaamse Gewest.

Een ander project dat het rangeerstation toegankelijker zal maken is de “boog Ter Doest”. Vanaf 2011 zal deze boog de oostelijke en westelijke havenzones rechtstreeks met elkaar verbinden. De treinen zullen geen omweg meer moeten maken langs Brugge om het rangeerstation te bereiken; dit zorgt voor meer capaciteit en flexibiliteit op de lijn tussen Zeebrugge en Brugge. In het begin van 2008 werd het project goedgekeurd door het Vlaamse Gewest op het vlak van de impact op het milieu. De stalen die in 2007 van de ondergrond werden genomen, hebben de noodzaak om beroep te doen op specifieke technieken duidelijk gemaakt en hebben zo geleid tot een herziening van de uitvoeringstermijnen.

Nieuwe sporen op de meest gebruikte lijnen

Gezien de sterke stijging van het verwachte verkeer van en naar Zeebrugge, zal Infrabel in 2011 starten met de aanleg van een derde spoor tussen Brugge en Zeebrugge (lijn 51A). Een andere frequent gebruikte lijn is die tussen Brussel en Gent (lijn 50A). In de drukste periode van het jaar rijden er elke dag ongeveer 300 treinen in beide richtingen op deze lijn. De uitbreiding naar vier sporen vindt momenteel plaats om het snelle verkeer van het trage verkeer te scheiden. Deze werken, die in 1994 werden opgestart in Landegem, worden gefaseerd voortgezet volgens de planning die het einde van de werken in 2018 voorziet. Met de bouw van het viaduct tussen Gent-Sint-Pieters en de ringvaart werd in 2007 een belangrijke fase verwezenlijkt.





MEER CAPACITEIT VOOR MEER INTERMODALITEIT

Ook in de kleinere havens en terminals wil Infrabel het aandeel van het spoor verhogen. In 2007 is Infrabel, in samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de havenautoriteiten, gestart met de uitbreiding en de vernieuwing van de spoorinstallaties in de haven van Brussel.

Moderniseringswerken

In de vormingsbundel van Schaarbeek-Voorhaven heeft Infrabel de sporen, de dwarsliggers en de ballast van de drie sporen vervangen. Het betonneren van de voorkaai voor schepen rond de bestaande sporenbundel werd eveneens verwezenlijkt. In het totaal werden 900 meter spoor en negen wissels gemoderniseerd. De overweg aan de Vilvoordelaan werd vervangen door een nieuwe gefabriceerde betonnen spoorovergang.

Bouw van de spoorwegterminal en nieuwe toegang

In het voorjaar van 2008 start Infrabel de tweede fase van de werken met de bouw van een spoorwegterminal. De sporen worden volledig gemoderniseerd en twee van hen zullen worden voorzien van een speciale installatie voor de behandeling van containers. Op vraag van de Brusselse haven legt Infrabel eveneens een rechtstreekse toegang aan tussen de overweg aan de Vilvoordelaan en de sporen gelegen op de kaai. Deze werken omvatten eveneens de vernieuwing van de sporen en de wissels.


Deze werken ondersteunen de groei van de haven via een grotere intermodaliteit tussen het spoor en het water, twee natuurlijke bondgenoten voor een duurzame ontwikkeling. De totale investering voor dit project bedraagt 6 miljoen € (5 miljoen € 2005)

en gebeurt met een prefinanciering door NMBS-Holding via een hiervoor opgerichte projectvennootschap. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest komt tussen voor een bedrag van 0,75 miljoen € om de kosten van de prefinanciering te dekken.

Directie Infrastructuur - Bergen

Bernard Ledru Isabelle De Poi

Het Logistiek Centrum Infrastructuur (LCI) van Bergen staat in voor alle onderhouds- en moderniseringswerken in het arrondissement Bergen. Isabelle De Poi en Bernard Ledru werken er elke dag, samen met ongeveer 300 collega's, met veel plezier aan een veilig spoorwegnet.



« // **Isabelle De Poi** // Ik kwam als industrieel ingenieur in het LCI terecht omdat ik na enkele jaren in een studiebureau, kennis wou maken met het leven op het terrein. Toen ik hier als één van de enige vrouwen begon, ging een nieuwe wereld voor mij open. Vanaf dag één heb ik ontzettend veel geleerd door mijn mensen mee te gaan helpen langs het spoor.

// **Bernard Ledru** // Het is een feit dat spoorwerken uitvoeren iets is dat je al doende leert, door de jaren heen. Geen enkele storing is dezelfde, het gebeurt steeds op een andere plaats en onder andere omstandigheden. Ik ben in 1979 bij de spoorwegen beland als spoorlegger en ondertussen ben ik doorgegroeid tot technisch sectorchef in het LCI maar ik leer nog elke dag bij.

// **Isabelle De Poi** // Aan spoorwerken gaat veel meer vooraf dan men op het eerste zicht zou vermoeden. Om een kleine technische storing te herstellen, moet men soms een spoor buiten dienst stellen, speciale machines ter plaatse brengen, personeel plannen, het seinhuis informeren, enz... Daarbij mag je de

veiligheid van het personeel en de regelmaat van het treinverkeer nooit uit het oog verliezen. Dit vergt een zeer goede samenwerking van verschillende diensten, zowel in het LCI als daarbuiten.

// **Bernard Ledru** // Die samenwerking is echt typisch voor een LCI. Vroeger waren alle ploegen verspreid over het arrondissement en werkten ze nooit rechtstreeks samen. Nu zijn alle ploegen van zowel de sporen, bovenleiding, herstel van machines, enz. samengebracht in Bergen. Zo is er meer uitwisseling, coördinatie en solidariteit. Dit laat ook toe dat iedereen elkaars beroep beter leert kennen.

// **Isabelle De Poi** // Spoorwerkers hebben een passie voor het treinverkeer, ondank het zware werk in weer en wind en daarom is het plezier om met hen te werken. Iedere ploeg kent zijn eigen familiale sfeer omdat ze in het spoor blindelings op elkaar moet kunnen vertrouwen. Als je dan, na een hele nacht meewerken, samen naar de eerste trein kijkt die terug kan passeren, dan haal je daar veel voldoening uit.

CORPORATE GOVERNANCE

Kraagschroef

Deze houten bout wordt gebruikt om de spoorstaven of de onderlegplaten aan de dwarsliggers te bevestigen. Vroeger werd er een kleine waarschuwingspin platgedrukt wanneer de kraagschroef werd ingeslagen met een hamer in plaats van met een sleutel vastgeschroefd te worden. Op het einde van de 19e eeuw heeft de kraagschroef met vierkante kop zijn intrede gedaan. In de jaren '50 werd een model met variabele draaischroef ontworpen, wat gezorgd voor een stevigere bevestiging en betere waterdichtheid.





Dit hoofdstuk is gewijd aan wat doorgaans Corporate Governance wordt genoemd. Het heeft tot doel informatie te verstrekken over de werkingsregels van de Maatschappij in het licht van de principes van Corporate Governance.

1. RAAD VAN BESTUUR

A. Samenstelling

De Raad is samengesteld uit maximum 10 leden, met inbegrip van de gedelegeerd bestuurder. Ten minste een derde van zijn leden moet van het andere geslacht zijn (artikel 207 § 1 van de wet van 21 maart 1991). Het aantal bestuurders werd door de Koning bepaald met een koninklijk besluit en na overleg in de Ministerraad, vastgesteld op 6 (art. 1 KB van 28 oktober 2004). De taalpariteit is nageleefd.

De Raad is als volgt samengesteld:

- de heer Antoon COLPAERT, voorzitter van de Raad,
- de heer Luc LALLEMAND, gedelegeerd bestuurder,
- mevrouw Vanessa MATZ, bestuurder,
- de heer Jan KERREMANS, bestuurder,
- mevrouw Mieke OFFECIERS, bestuurder,
- de heer Laurent VRIJDAGHS, bestuurder.

HOOFDFUNCTIE DIE IN 2007 BUITEN INFRABEL WERD UITGEOEFEND DOOR DE NIET-UITVOERENDE BESTUURDERS

- de heer Antoon COLPAERT, Havencommissaris – Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap,
- de heer Jan KERREMANS, Bijzonder Opdrachthouder voor de Hervorming van de Civiele Veiligheid op het Kabinet van de Vice-Eerste Minister en Minister van Binnenlandse Zaken Patrick Dewael en tot 1 september 2005 kabinetschef van Vice-Minister-President van de Vlaamse Regering en Vlaams Minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, Fientje Moerman,

- mevrouw Vanessa MATZ, politiek secretaris Groep CDH van het Waals parlement,
- mevrouw Mieke OFFECIERS, zaakvoerder MDL bvba,
- de heer Laurent VRIJDAGHS, medewerker op het Kabinet van Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën Didier Reynders.

B. Benoeming van de bestuurders

Overeenkomstig artikel 207 van de wet van 21 maart 1991 benoemt de Koning, bij besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, een aantal bestuurders in verhouding tot het aantal stemmen dat verbonden is aan de aandelen die de Staat bezit. De overige bestuurders worden daarna benoemd door de andere aandeelhouders.

Aangezien de Belgische Staat 80% van de stemrechten + 1 stem in Infrabel heeft, werden 5 van de 6 leden van de Raad door de Koning benoemd bij besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad. Er werd een bestuurder benoemd door de algemene vergadering op voordracht van NMBS Holding, die de resterende stemrechten bezit.

De bestuurders worden gekozen in functie van de complementariteit van hun competentie inzake financiële en boekhoudkundige analyse, juridische aspecten, hun kennis van de vervoersector, hun deskundigheid inzake mobiliteit, personeelsstrategie en sociale relaties.

De mandaten van de leden van de Raad van bestuur in zijn huidige samenstelling nemen een einde op 29 oktober 2010.

C. Werking

FREQUENTIE VAN DE VERGADERINGEN

“De Raad vergadert ten minste zes maal per jaar” (artikel 24 van de statuten). De Raad van bestuur vergadert in principe op elke laatste donderdag van de maand. Er worden buitengewone vergaderingen georganiseerd om specifieke dossiers te bespreken. In 2007 is de Raad van bestuur 15 keer bijeengekomen.

BEVOEGDHEDEN

“§1. De Raad van bestuur is bevoegd om alle handelingen te verrichten die nodig of dienstig zijn tot verwezenlijking van het doel van het overheidsbedrijf.

De Raad van bestuur houdt toezicht op het beleid van het Directiecomité. Het Directiecomité doet op geregelde tijdstippen verslag aan de Raad.

De Raad, of zijn voorzitter, onverminderd de bevoegdheden van laatstgenoemde, hem toegekend krachtens artikel 18 § 5 (van de wet van 21 maart 1991), kan op elk ogenblik van het Directiecomité een verslag vragen betreffende de activiteiten van het bedrijf of sommige ervan”.

BESLUITVORMING IN DE RAAD

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



Raad van Bestuur

Antoon COLPAERT - voorzitter van de Raad

Luc LALLEMAND - gedelegeerd bestuurder

Vanessa MATZ - bestuurder

Jan KERREMANS - bestuurder

Mieke OFFECIERS - bestuurder

Laurent VRIJDAGHS - bestuurder

dat ten minste één derde van de leden aanwezig of vertegenwoordigd is. De bestuurders kunnen aan de vergaderingen van de raad deelnemen per telefoon of via soortgelijke middelen van communicatie welke alle personen die aan de vergadering deelnemen, in de mogelijkheid stellen elkaar terzelfder tijd te horen. Iedere persoon die aan een vergadering deelneemt overeenkomstig deze § 2, wordt geacht op deze vergadering aanwezig te zijn.

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

Meerderheid: "De beslissingen van de Raad van bestuur worden genomen bij gewone meerderheid van de uitgebrachte stemmen. In afwijking van voorgaande regel worden de volgende beslissingen van de raad genomen met een meerderheid van twee derden van de uitgebrachte stemmen:

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

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

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

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

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

Gedurende het jaar 2007 heeft de Raad deze methode niet toegepast.

CHARTER VAN DE BESTUURDER

Teneinde de bestuurders te helpen bij de uitvoering van hun opdracht, met naleving van de regels van onafhankelijkheid, bekwaamheid, ethiek en integriteit, heeft de Raad op zijn vergadering van 25 november 2004 als onderdeel van haar huishoudelijk reglement, het "Charter van de bestuurder" goedgekeurd. Dit Charter geldt voor de leden van de Raad van bestuur van Infrabel alsook voor iedere door Infrabel in een vennootschap aangeduide bestuurder.

Krachtens dit Charter verbinden de bestuurders zich er bij de uitoefening van hun functies toe:

1. In alle omstandigheden onafhankelijk te handelen;
2. Actief te waken over de belangen van de vennootschap;
3. Te waken over de efficiënte werking van de Raad van bestuur;
4. De belangen van alle aandeelhouders te beschermen;
5. Rekening te houden met de gewettigde verwachtingen van alle partners van de vennootschap (gemeenschap, klanten, kaderleden, werknemers, leveranciers en schuldeisers);
6. Te waken over de nakoming door de vennootschap van haar verplichtingen en verbintenissen, van de wetten, reglementen en deontologische voorschriften;
7. Ieder conflict tussen zijn rechtstreekse of onrechtstreekse persoonlijke belangen en die van de vennootschap te vermijden;
8. Onbehoorlijk gebruik van informatie en misbruik van voorkennis te vermijden;
9. Zijn beroepsbekwaamheden voortdurend te ontwikkelen;
10. De geest van het onderhavige Charter te onderschrijven.

COMITÉS VAN DE RAAD VAN BESTUUR

Om hem bij te staan en te adviseren bij de uitoefening van zijn functies heeft de Raad, overeenkomstig de artikelen 210 en 211 van de wet van 21 maart 1991, in zijn schoot een Auditcomité en een Benoemings- en Bezoldigingscomité opgericht.

2. AUDITCOMITÉ

Het bestaan van dit Comité is bij wet vastgelegd in artikel 210 van de wet van 21 maart 1991.

A. Samenstelling

Het Comité bestaat uit vier bestuurders, andere dan de gedelegeerd bestuurder, die aangeduid zijn door de Raad van bestuur. Er is taalpariteit.

Het Comité is als volgt samengesteld:

- de heer Laurent VRIJDAGHS, voorzitter van het Auditcomité,
- de heer Toon COLPAERT,
- mevrouw Vanessa MATZ,
- mevrouw Mieke OFFECIERS.

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

Het Auditcomité kan ook eender welke persoon uitnodigen om de taken uit te voeren die hem door de Raad van bestuur zijn toevertrouwd.

B. Werking

FREQUENTIE VAN DE VERGADERINGEN

Het Auditcomité komt op geregelde tijdstippen bijeen, in principe één maal per trimester. De voorzitter van het Auditcomité kan bijzondere vergaderingen

bijeenroepen om het Auditcomité zijn opdracht naar behoren te laten uitvoeren.

In het jaar 2007 is het Comité 6 keer bijeengekomen.

BEVOEGDHEDEN

Het Auditcomité voert de taken uit die de Raad van bestuur eraan toevertrouwt. Bovendien heeft het de opdracht om de Raad van bestuur bij te staan door het onderzoek van de financiële informatie, met name de jaarrekeningen, het jaarverslag en de tussentijdse verslagen. Het Comité staat ook in voor de betrouwbaarheid en de integriteit van de financiële verslagen inzake risicobeheer.

Ten minste veertien dagen voor de vergadering waarop de Raad de jaarrekeningen vastlegt, legt de Raad deze rekeningen ter advies voor aan het Auditcomité.

Het Auditcomité vervult de taken die hem door de Raad van bestuur toevertrouwd worden en oefent de volgende activiteiten uit:

- samen met de Directie en het College van Commissarissen waken over de betrouwbaarheid en de volledigheid van de jaarrekeningen en de geconsolideerde rekeningen van Infrabel en de halfjaarlijkse rekeningen vooraleer ze aan de Raad worden voorgelegd;
- de financiële informatie, o.a. de jaarrekeningen, onderzoeken en aan de Raad advies erover verstrekken;
- in samenwerking met het College van Commissarissen en de verantwoordelijke van

de Interne Audit, een evaluatie maken van, toezien op en zich uitspreken over het interne controlesysteem van Infrabel en de door het College van Commissarissen geformuleerde desbetreffende vaststellingen en aanbevelingen, evenals de door het management erop verschaft antwoorden;

- het door de verantwoordelijke van de Interne Audit voorbereide auditprogramma onderzoeken en goedkeuren;
- de conclusies en de voornaamste aanbevelingen onderzoeken die in de auditrapporten geformuleerd zijn; waken over de opvolging van die aanbevelingen en over de uitvoering van de acties die door het management met de Interne Audit overeengekomen zijn; de Interne Audit opdragen tussen te komen bij het Directiecomité wanneer significante leemtes en/of vertragingen in de uitvoering van deze aanbevelingen vastgesteld worden;
- de wijze beoordelen waarop de risico's (financiële, operationele en andere risico's) waaraan Infrabel is blootgesteld, worden geïdentificeerd, geëvalueerd en beheerst, zich vergewissen van de betrouwbaarheid en de integriteit van de financiële verslagen inzake risicobeheer;
- toezien op de coördinatie van de werkzaamheden van de Interne Audit, van deze die door de Directie aan externe consultants worden toevertrouwd en van deze van het College van Commissarissen;
- de structuur van de Interne Audit van Infrabel goedkeuren evenals zijn budget m.b.t.

personeelssterkte, vorming van het personeel en materiële ondersteuning;

- de Raad van bestuur een gemotiveerd advies verstrekken over de aanstelling en de vervanging van de verantwoordelijke van de Interne Audit van Infrabel na advies van het Benoemings- en Bezoldigingscomité; waken over zijn onafhankelijkheid en zijn objectiviteit;
- het Charter van de Interne Audit van Infrabel en de latere herzieningen ervan goedkeuren;
- de Raad van bestuur een gemotiveerd advies verstrekken over de benoeming of herbenoeming van de revisoren evenals over hun honoraria;
- overgaan tot de controle en het onderzoek van elk specifiek dossier dat door de Raad van bestuur noodzakelijk wordt geacht.

3. BENOEMINGS- EN BEZOLDIGINGSCOMITÉ

Het bestaan van het Benoemings- en Bezoldigingscomité is vastgelegd in artikel 211 van de wet van 21 maart 1991.

A. Samenstelling

Dit Comité bestaat uit vier bestuurders, waaronder de voorzitter van de Raad, die het Comité voorzigt, en de gedelegeerd bestuurder. Er is taalpariteit.

Het Comité is als volgt samengesteld:

- de heer Toon COLPAERT, voorzitter van het Benoemings- en Bezoldigingscomité,
- de heer Luc LALLEMAND,
- de heer Jan KERREMANS,
- mevrouw Vanessa MATZ.

B. Werking

FREQUENTIE VAN DE VERGADERINGEN

Het Comité brengt een advies uit over de kandidaturen die door de gedelegeerd bestuurder worden voorgedragen met het oog op de benoeming van de leden van het Directiecomité.

Het doet voorstellen aan de Raad m.b.t. de bezoldiging en de voordelen die worden toegekend aan de leden van het directiecomité en aan de hogere kaderleden. De raad volgt deze aangelegenheden continu op (artikel 211 § 2 van de wet van 21 maart 1991).

Bovendien vervult het de taken waarmee het door de Raad van bestuur wordt belast.

4. AANWEZIGHEID OP DE VERGADERINGEN EN BEZOLDIGING OP INDIVIDUELE BASIS VAN DE BESTUURDERS

De algemene vergadering van 16 mei 2006 heeft beslist, op voordracht van het Benoemings- en Bezoldigingscomité, en met de bedoeling de netto-bezoldiging van de bestuurders op hetzelfde niveau te behouden dan voordien, de bezoldigingen met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2006, als volgt te wijzigen.

De bezoldiging van de voorzitter bestaat uit een vast jaarlijks gedeelte van 27 200 € ($\Delta + 3 200$ €) en een variabel gedeelte dat bestaat uit de zitpenningen voor de vergaderingen. Deze zitpenningen bedragen:

- 500 € per Raad,
- 400 € per vergadering van de andere Comités.

Bovendien geniet hij een jaarlijkse vergoeding van 2 400 € ($\Delta - 1 600$ €) voor werkingskosten.

De bezoldiging van de andere bestuurders (behalve de gedelegeerd bestuurder) bestaat uit een vast jaarlijks gedeelte van 13 600 € ($\Delta + 1 600$ €) en een variabel gedeelte dat bestaat uit de zitpenningen. Deze zitpenningen bedragen:

- 500 € per Raad,
- 400 € per vergadering van de andere Comités.

Bovendien ontvangen ze een jaarlijkse vergoeding van 1 200 € ($\Delta - 800$ €) voor werkingskosten.

De aanwezigheid op de vergaderingen is een noodzakelijke vereiste voor het ontvangen van de zitpenning.

Naam	Aanwezigheid op de vergaderingen van de Raad en de Comités van Infrabel			Bruto bezoldiging van de bestuurders Raad en andere Comités (€)
	Raad (totaal 15)	Auditcomité (totaal 6)	Benoemings- en Bezoldigings-comité (totaal 6)	
Toon Colpaert	15/15	6/6	6/6	39 500,04
Jan Kerremans	12/15		6/6	21 999,96
Vanessa Matz	8/15	2/6	4/6	19 999,96
Mieke Offeciers ¹	14/15	6/6		22 999,96
Laurent Vrijdags	15/15	6/6		23 499,96

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

5. DIRECTIECOMITÉ

A. Samenstelling

Artikel 208 van de wet van 21 maart 1991 bepaalt dat "Het directiecomité wordt voorgezeten door de gedelegeerd bestuurder. De Raad van bestuur bepaalt het aantal overige leden van het directiecomité."

De taalpariteit is nageleefd overeenkomstig artikel 16 van de wet van 21 maart 1991.

Krachtens de wet en de statuten behoort de gedelegeerd bestuurder tot een andere taalrol dan de voorzitter van de Raad van bestuur (artikel 207 § 4 wet 21 maart 1991).

Het Directiecomité is als volgt samengesteld:

- de heer Luc LALLEMAND, gedelegeerd bestuurder,
- de heer Marcel BAELE, directeur-generaal Netwerk (tot 1 mei 2007),
- de heer Eddy CLEMENT, directeur-generaal Netwerk (vanaf 1 mei 2007),
- de heer Jean-Marie RAVIART, directeur-generaal Infrastructuur,
- de heer Luc VANSTEENKISTE, directeur-generaal Toegang tot het Net.

WIJZIGINGEN IN 2007

De Raad van bestuur van 29 maart 2007 heeft beslist om dhr. Eddy CLEMENT, General Manager Aankopen NMBS, te benoemen tot Directeur-generaal Netwerk met ingang van 1 mei 2007 en dit tot 8 november 2010, datum waarop de mandaten van de andere Directeurs-generaal – dhr. Luc VANSTEENKISTE en dhr. Jean-Marie RAVIART – verstrijken.



Directiecomité

Eddy Clement - directeur-generaal Netwerk
 Luc Vansteenkiste - directeur-generaal Toegang tot het Net
 Jean-Marie Raviart - directeur-generaal Infrastructuur
 Luc Lallemand - gedelegeerd bestuurder

GELDENDE REGELS VOOR BENOEMING EN ONTSLAG:

De directeurs-generaal worden benoemd door de Raad van bestuur, op voorstel van de gedelegeerd bestuurder en na het advies te hebben ingewonnen van het Benoemings- en Bezoldigingscomité. Ze worden ontslagen door de Raad van bestuur (artikel 208 van de wet van 21 maart 1991).

B. Werking

FREQUENTIE VAN DE VERGADERINGEN

Het Directiecomité vergadert in principe elke week, gewoonlijk op dinsdag.

In het jaar 2007 is het Directiecomité 42 keer bijeengekomen.

BEVOEGDHEDEN

Overeenkomstig artikel 208 van de wet van 21 maart 1991 "is het Directiecomité belast met het dagelijks bestuur en de vertegenwoordiging wat dat bestuur aangaat, alsmede met de uitvoering van de beslissingen van de Raad van bestuur.

De leden van het Directiecomité vormen een college. Zij kunnen de taken onder elkaar verdelen."

VERTEGENWOORDIGING

Overeenkomstig artikel 208 van de wet van 21 maart 1991 vertegenwoordigen de directeur-gene-

raal, die daartoe werd aangesteld door de Raad van bestuur, en de gedelegeerd bestuurder gezamenlijk de onderneming in al haar handelingen, met inbegrip van de vertegenwoordiging in rechte.

Alle akten van bestuur of akten die de onderneming verbinden, worden gezamenlijk ondertekend door de gedelegeerd bestuurder en de directeur-generaal die daartoe werd aangesteld door de Raad van bestuur.

Deze directeur behoort tot een andere taalrol dan de gedelegeerd bestuurder.

De Koning kan bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de handelingen bepalen waarvan de goedkeuring afwijkt van dit artikel.

De Raad van 8 november 2004 heeft de heer Luc VANSTEENKISTE aangeduid als directeur-generaal die houder is van de dubbele handtekening.

C. Bezoldiging van de leden van het Directiecomité

BEZOLDIGING VAN DE GEDELEGEERD BESTUURDER

Het globaal brutobedrag, inclusief voordelen in natura, dat voor het jaar 2007 werd toegekend aan gedelegeerd bestuurder bedroeg 402 753,98 €. De afrekening voor de beheerspremies toe te kennen voor de prestaties van 2007, gebeurt in 2008.

EVALUATIECRITERIA VOOR DE GEDELEGEERD BESTUURDER

De Raad van bestuur van 25 oktober 2007 heeft, op voorstel van het Benoemings- en Bezoldigingscomité van 4 oktober 2007 de evaluatiecriteria voor de gedelegeerd bestuurder vastgelegd. Er is een dubbel evenwicht. Enerzijds tussen groepsriteria (50 tot 55%) en Infrabelcriteria (45 tot 50%) en anderzijds tussen financiële en kwalitatieve criteria.

BEZOLDIGING VAN DE DIRECTEURS-GENERAAL

De Raad heeft op 27 januari 2005 de bezoldiging van de leden van het Directiecomité vastgesteld.

Het bezoldigingssysteem omvat:

1. een vast gedeelte, nl. :

- het basisloon;
- de maandelijks toegekende beheerstoelage;
- de functievergoeding: maandelijks forfaitair bedrag.

2. een variabel gedeelte, nl. :

- de functietoelage: 0 tot 100% van het basisjaarloon. Het toekenningspercentage wordt door het Benoemings- en Bezoldigingscomité vastgesteld op voorstel van de gedelegeerd bestuurder, rekening houdend met de moeilijkheidsgraad en de sociale complexiteit van de uitgeoefende functie. Het percentage wordt elk jaar herzien;

- de productiviteitspremie: variabel volgens een beoordelingscoëfficiënt van 0 tot 3. De productiviteitspremie wordt jaarlijks vastgesteld na de officiële bekendmaking van de resultaten van de onderneming.

Het variabel gedeelte vertegenwoordigt gemiddeld ongeveer 30% van de bezoldiging.

Het vakantiegeld, de jaarpremie en de eventuele andere toelagen en vergoedingen worden bepaald volgens de geldende reglementaire bepalingen. De contractuelen genieten een groepsverzekering.

De Raad van bestuur van 25 oktober 2007 heeft, op voorstel van het Benoemings- en Bezoldigingscomité van 4 oktober 2007 de functietoelage van de directeur-generaal van Infrabel belast met de tweede handtekening, verhoogd van 25% naar 30%.

Het globaal brutobedrag dat voor het jaar 2007 werd toegekend aan de leden van het Directiecomité, zonder de gedelegeerd bestuurder, bedraagt 823 952,14 €. De premies voor de prestaties van 2007 worden slechts bepaald in 2008, en zijn dus niet inbegrepen in het voornoemde bedrag.

6. CONTROLE

Regeringscommissaris

Artikel 213 van de wet van 21 maart 1991 bepaalt: "Infrabel is onderworpen aan het toezicht van de minister bevoegd voor de overheidsbedrijven en van de minister bevoegd voor de regulering van het spoorvervoer. Dit toezicht wordt uitgeoefend door tussenkomst van twee Regeringscommissarissen die worden benoemd en ontslagen door de Koning op voordracht van de betrokken minister."

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

De Regeringscommissarissen worden uitgenodigd op alle vergaderingen van de Raad van bestuur en van het directiecomité en hebben er een raadgevende stem (artikel 213 § 3 van de wet van 21 maart 1991). De Regeringscommissarissen nemen eveneens met raadgevende stem deel aan de vergaderingen van het Auditcomité (artikel 210 § 1 van de wet van 21 maart 1991).

De Regeringscommissarissen zien toe op de naleving van de wet, van de statuten en van het beheerscontract. Zij zien er op toe dat het beleid van Infrabel, inzonderheid het beleid met toepassing van artikel 13, de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst niet in het gedrang brengt.

Elke Regeringscommissaris brengt verslag uit bij de minister onder wie hij ressorteert. De

Regeringscommissarissen brengen verslag uit aan de minister van begroting aangaande alle beslissingen van de Raad van bestuur of het directiecomité die een weerslag hebben op de algemene uitgavenbegroting van de Staat.

Iedere Regeringscommissaris tekent binnen een termijn van vier werkdagen beroep aan bij de minister onder wie hij ressorteert, tegen elke beslissing van de Raad van bestuur of van het directiecomité die hij strijdig acht met de wet, de statuten of het beheerscontract of waarvan hij oordeelt dat zij nadeel kan berokkenen aan de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst van Infrabel. Iedere Regeringscommissaris kan, binnen dezelfde termijn, beroep aantekenen tegen elke beslissing tot verhoging van de rechten voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Het beroep is opschortend.

Mevrouw Christine SERVATY werd bij koninklijk besluit van 3 februari 2005 als Regeringscommissaris bij Infrabel benoemd met ingang van 4 februari 2005.

Mevrouw Carole MACZKOVICS werd bij koninklijk besluit van 18 november 2004 als Regeringscommissaris bij Infrabel benoemd met ingang van 9 december 2004.

College van Commissarissen

Artikel 25 § 1 van de wet van 21 maart 1991 bepaalt: "De controle op de financiële toestand, op de jaarrekening en op de regelmatigheid, vanuit het oogpunt van de wet en van het organiek statuut, van de verrichtingen weer te geven in de jaarreke-

ning, wordt in elk autonoom overheidsbedrijf opgedragen aan een College van Commissarissen dat vier leden telt. De leden van het College voeren de titel van commissaris.”

Het College bestaat uit vier leden, waarvan twee door het Rekenhof onder zijn leden benoemd worden en de twee andere door de Algemene Vergadering benoemd worden onder de leden van het Instituut van Bedrijfsrevisoren.

De leden van het College zijn:

- de heer Herman VAN IMPE, voorzitter van het College, bedrijfsrevisor,
- de heer Michel DELBROUCK, bedrijfsrevisor,
- de heer Michel DE FAYS, lid van het Rekenhof,
- de heer François VANSTAPEL, voorzitter van het Rekenhof.

Ze worden benoemd voor een hernieuwbare termijn van maximum zes jaar. De duur van het mandaat moet, in voorkomend geval, in de statuten worden bepaald. De statuten leggen de duur van het mandaat van de leden van het College van Commissarissen vast op 3 jaar.

De mandaten verstrijken:

- voor de heer VAN IMPE, op de Algemene Vergadering die zal gehouden worden in 2008,
- voor de heer DELBROUCK, op de Algemene Vergadering die zal gehouden worden in 2008.

7. MANDATEN IN DE DOCHTERVENNOOTSCHAPPEN EN VENNOOTSCHAPPEN MET DEELNEMING

1. Ondernemingen waarin mandaten uitgeoefend werden (rechtstreekse of onrechtstreekse deelnemingen) door leden van de beheersorganen of door personeel van infrabel

Infrabel heeft slechts twee rechtstreekse dochterondernemingen: NV TUC RAIL en NV CREOSOTEER CENTRUM VAN BRUSSEL (afgekort: CCB). Daarnaast zijn er nog de onrechtstreekse deelnemingen in NV Woodprotect Belgium - dochter van NV CCB – en in EESV IV-Infra/TUC dochter van NV TUC RAIL. In al deze vennootschappen worden mandaten uitgeoefend door leden van de beheersorganen of door personeel van Infrabel.

2. Leden van de beheersorganen of van het personeel van infrabel die mandaten hebben uitgeoefend

- Dhr. Luc LALLEMAND, Voorzitter TUC RAIL;
- Dhr. Marcel BAELE, bestuurder TUC RAIL (tot 1 mei 2007);
- Dhr. Eddy CLEMENT, bestuurder TUC RAIL (vanaf 1 mei 2007);

- Dhr. Jean-Marie RAVIART, Voorzitter CCB en Woodprotect, bestuurder TUC RAIL;
- Dhr. Luc VANSTEENKISTE, bestuurder TUC RAIL, zaakvoerder EESV Corridor C, voorzitter RNE;
- Dhr. Dirk DEMUYNCK, gedelegeerd bestuurder TUC RAIL, bestuurder EESV Iv-Infra/TUC RAIL (tot 28 februari 2007);
- Dhr. Franky VERBRUGGEN, bestuurder CCB en Woodprotect;
- Dhr. Richard MARCELIS, bestuurder CCB en Woodprotect;
- Dhr. Henri DETANDT, bestuurder EESV Iv-Infra/TUC RAIL (tot 28 februari 2007);
- Dhr. André FANUEL, bestuurder EESV Iv-Infra/TUC RAIL (tot 28 februari 2007);
- Dhr. Hugo GOOSSENS, bestuurder EESV Iv-Infra/TUC RAIL;
- Dhr. Dirk VANOOTEGHEM, bestuurder EESV Iv-Infra/TUC RAIL (vanaf 28 februari 2007);
- Dhr. Marc NOLLET, bestuurder EESV Iv-Infra/TUC RAIL (vanaf 28 februari 2007 tot 16 juli 2007).

3. bezoldigingen

Alle bestuurdersmandaten zijn onbezoldigd.

Het globaal brutobedrag dat voor het jaar 2007 werd toegekend aan de gedelegeerd bestuurder van TUC RAIL is 196.644,99 €.

De gedelegeerd bestuurder van CCB en Woodprotect ontvangt geen vergoeding voor het mandaat van gedelegeerd bestuurder.

INFRABEL JAARREKENINGEN

Voorgelegd door de Raad van Bestuur
aan de Algemene Vergadering
van 20 mei 2008



INHOUD

Inleiding	83
Kerncijfers	84
Jaarverslag van de Raad van Bestuur aan de Algemene Vergadering van de aandeelhouders van 20 mei 2008	85
1. Toestant van de onderneming	85
1.1 Belangrijke feiten van het jaar 2007	85
1.2 Positionering van de onderneming	85
1.3 Belangrijke gebeurtenissen die zich hebben voorgedaan na de afsluiting van het boekjaar	86
1.4 Omstandigheden die een aanzienlijke invloed op de ontwikkeling van de onderneming kunnen hebben	86
1.5 Onderzoek en ontwikkeling	86
1.6 Filialen	86
1.7 Sleutelindicatoren	86
2. Financiële gegevens over het boekjaar 2007	87
2.1 Balans	87
2.2 Resultatenrekening	88
2.3 Risicobeheersing inzake het gebruik van financiële instrumenten	89
2.4 Verwerking van het resultaat	89
2.5 Bijkomende werkzaamheden commissarissen	89
2.6 Waarderingsregels	89
2.7 Belangenconflict	89
2.8 Voorstel tot kwijting aan de Bestuurders en aan de Commissarissen	89
Balans	90
1. Activa	90
2. Passiva	91
3. Uitleg bij de balans	92

Resultatenrekening	96
1. Gedetailleerde resultatenrekening	96
2. Uitleg bij de resultatenrekening	98
2.1. Omzet	98
2.2. Geproduceerde vaste activa	99
2.3. Financiële opbrengsten	99
2.4. Grond- en hulpstoffen	100
2.5. Diensten en diverse goederen	100
2.6. Afschrijvingen, waardeverminderingen en voorzieningen voor risico's en kosten	101
Toelichting bij de jaarrekening	102
1. Waarderingsregels	102
1.1 Geldende wetgeving	102
1.2 Waarderingsregels	102
2. Staat van de oprichtingskosten	107
3. Staat van immateriële vaste activa	107
4. Staat van de materiële vaste activa	108
5. Staat van de financiële vaste activa	110
6. Voorraden en bestellingen in uitvoering	111
7. Geldbeleggingen en overige beleggingen	111
8. Overlopende rekeningen van het actief	112
9. Staat van het kapitaal	112
10. Voorzieningen voor groot onderhoud	113
11. Voorzieningen voor leefmilieu	113
12. Voorzieningen voor overige risico's en kosten	114
13. Overlopende rekeningen van het passief	114
14. Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen	114
15. Betrekkingen met de verbonden ondernemingen en de ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat	115
16. Sociale balans	115
Verslag van het College van Commissarissen over de jaarrekening afgesloten per 31 december 2007	116

INLEIDING

Bedrijfsvoorstelling

Infrabel is de infrastructuurbeheerder van de Belgische spoorweginfrastructuur en werd op 29 oktober 2004 opgericht als naamloze vennootschap van publiek recht in navolging van de Europese richtlijnen tot scheiding tussen het beheer van de spoorinfrastructuur en de exploitatie van de spoorvervoerdiensten. Haar statuten werden gepubliceerd met het Koninklijk Besluit van 19/10/2004.

De maatschappelijke zetel van de onderneming is gevestigd in de Barastraat 110 te 1070 Brussel.

Boekjaar

Het boekjaar begint op 1 januari en eindigt op 31 december van elk jaar.

Kapitaal

Het kapitaal is samengesteld uit 16 554 795 aandelen op naam zonder vermelding van nominale waarde.

Op 16 juli heeft de Algemene Vergadering ingestemd in een kapitaalsverhoging van 205 418 000 € ter financiering van de nog uit te voeren HST-werken. Deze kapitaalsverhoging ging gepaard met de uitgifte van 2 054 180 nieuwe aandelen. Een bedrag van 51 354 500 € is volstort.

Doch een specifieke programmawet bepaalt dat het volgestorte gedeelte van de kapitaalsverhoging tegelijkertijd moet overgedragen worden naar de rubriek kapitaalsubsidies.

Op 31/12/2007 is de situatie van de aandeelhouders de volgende:

- de Belgische Staat met 1 064 746 aandelen, zijnde 6,43% van het kapitaal,
- de NMBS-Holding met 15 490 049 aandelen, zijnde 93,57% van het kapitaal.

Alhoewel de Belgische Staat slechts een minderheid van de aandelen bezit, heeft hij recht op 80% + 1 stem bij de beslissingen in de beheersorganen van de onderneming.

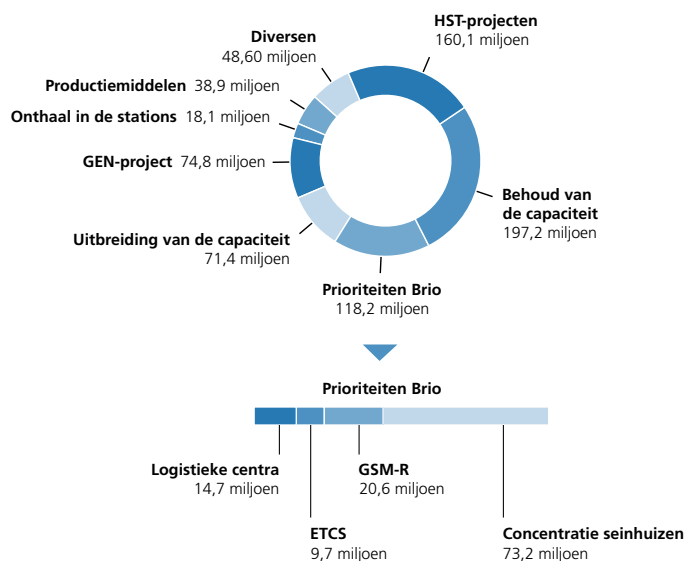
De jaarrekeningen worden neergelegd bij de Nationale Bank van België.

Gedrukte exemplaren van het jaarverslag zijn verkrijgbaar op de zetel van de vennootschap en worden toegestuurd aan de personen die erom verzoeken.

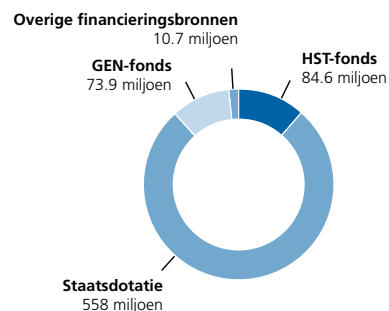
Het jaarverslag is tevens beschikbaar op de website van de vennootschap: www.infrabel.be.

KERNCIJFERS

Gerealiseerde investeringen (CAPEX)



Financiering investeringen



EBITDA en EBT

in miljoenen €

Bedrijfsopbrengsten	1 501,15
Bedrijfskosten ⁽¹⁾	1 432,32
Bruto exploitatieresultaat (EBITDA)	68,83
Afschrijvingen, waardeverminderingen en voorzieningen	101,86
Netto exploitatieresultaat (EBIT)	-33,03
Financieel resultaat	103,62
Uitzonderlijk resultaat	-4,72
Globaal resultaat (EBT)	65,87

(1) Zonder afschrijvingen en voorzieningen

Balans

De balans van Infrabel bereikt per 31/12/2007 een totaal bedrag van **6 203 955 692,73 €** tegenover een totaal van 5 386 360,90 € op 31/12/2006.

De balans met de bedragen per rubriek van de activa en passiva, wordt voorgesteld op de volgende pagina's.

JAARVERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR AAN DE ALGEMENE VERGADERING VAN AANDEELHOUDERS VAN 20 MEI 2008

De Raad van Bestuur heeft het genoegen u verslag uit te brengen over de toestand en de resultaten van de vennootschap tijdens het afgelopen boekjaar 2007, in overeenstemming met de wettelijke en statutaire bepalingen.

1. TOESTAND VAN DE ONDERNEMING

1.1. Markante gebeurtenissen in 2007

Op 16 maart 2007 heeft Infrabel, samen met RFF (Réseau Ferré de France) en CFL het Europees Economisch Samenwerkingsverband (EESV) "Corridor C" opgericht. Hiermee manifesteert Infrabel haar ambitie om van België het spoorwegkruispunt van Europa te maken. Corridor C, Antwerpen-Basel/Lyon, is inderdaad bestemd om de rol van een echte "spoorwagsnelweg" op zich te nemen. Hierdoor zullen de Belgische havens hun positie tegenover Zuid- en Oost-Frankrijk, Zwitserland, Italië en zelfs Spanje kunnen ontwikkelen.

Het tweede bijvoegsel bij het beheerscontract werd bij koninklijk besluit van 10 mei 2007 goedgekeurd.

De daarin opgenomen bepalingen zorgen voor een betere afstemming op de Europese regels en verduidelijken het engagement van de Staat om het GEN-Fonds te spijzen.

In het vooruitzicht van de onderhandelingen over het tweede beheerscontract werd een ondernemingsplan voor de periode 2008-2012 uitgewerkt.

Hiertoe werd het strategisch plan BRIO, dat aan alle voorwaarden van een ondernemingsplan voldoet, geactualiseerd.

Het plan BRIO II is het resultaat van deze actualisatie en werd door de Raad van Bestuur van 20 december 2007 goedgekeurd.

Het actualiseringsproces van BRIO II kon beroep doen op de resultaten van de gespecialiseerde Cel Brio, die belast is met de uitvoering van het plan.

Tot deze resultaten behoren onder andere het gunnen van een opdracht ter waarde van 414 miljoen € met betrekking tot het project "Concentratie van de seinhuizen", en de laatste stappen in de operatie

"New Passengers" waarbij 1 500 medewerkers van de Directie Netwerk getransfereerd werden naar NMBS en NMBS-Holding.

De eerste maanden van 2007 werden gekenmerkt door het beëindigen van de intragroep-onderhandelingen met betrekking tot het geconsolideerd meerjareninvesteringsplan 2008-2012.

Dit leidde tot de goedkeuring van het meerjareninvesteringsplan van Infrabel door de Raad van Bestuur van 20 april 2007.

Het initiële meerjarenplan 2008-2012 diende evenwel geactualiseerd te worden in functie van de evoluties en gebeurtenissen van het tweede semester, en om de nodige coherentie met het investeringsbudget 2008 te verzekeren. De aangepaste versie van het plan 2008-2012 werd goedgekeurd door de Raad van Bestuur van 20 december 2007.

Andere verwezenlijkingen op het vlak van de investeringen hebben het jaar 2007 gekleurd. Hieronder vermelden we de ingebruikname, in twee fasen, van het ondergrondse station van Antwerpen-Centraal, de indienststelling van de kruisinstallaties van het station Tielen, en de afsluiting van het PPS-project Diabolo op 28 september 2007. Diabolo is voor Infrabel het eerste project van het genre PPS. Gezien de complexiteit ervan ontving het project bovendien de internationale award "*Transport Deal of the Year*".

Dankzij de aanpassing van het organigram op 1 mei 2007 kon de rol van de verschillende acteurs van het "project management" beter gedefinieerd worden. Zo was dit onder andere het geval voor de functie van bouwheer, die verantwoordelijk is voor het definiëren van de investeringsbehoeften van zijn Directie en het sturen van de projectleiders van wie hij klant is.

Ten slotte vermelden we de kapitaalverhoging bij Infrabel voor een bedrag van 205,4 miljoen €, met vrijmaking van een eerste schijf van 51,4 miljoen €. Deze kapitaalverhoging werd op 16 juli 2007 door NMBS-Holding uitgevoerd als gevolg van de regeringsbeslissing van 27 mei 2005. Deze middelen zullen aangewend worden voor het beëindigen van de HST-werken van grens naar grens.

1.2. Positionering van de onderneming

Op initiatief van de Europese Commissie heeft de liberalisering van de spoorwegmarkt zich vanaf 1991 doorgezet. Hierdoor wordt Infrabel steeds meer geconfronteerd met een multi-operator omgeving.

Infrabel, beheerder van de Belgische spoorweginfrastructuur, telde op 1 januari 2007 5 klanten, zijnde NMBS, DLC, SNCF-Fret, Rail4Chem en Trainsport.

De eerste trein van Trainsport reed op 30 april 2007.

Op 8 februari 2007 ontving ERS, als zesde spoorwegonderneming in België, een veiligheidscertificaat van de Minister van Mobiliteit.

De wereld van de spoorwegondernemingen is in volle evolutie. De fusie van DLC en Crossrail en de overname van Rail4Chem door Veolia waren markante feiten. 4 nieuwe aanvragen voor een veiligheidscertificaat zijn in onderzoek, namelijk voor Railion, Veolia, EWS en CFL.

Om aan deze nieuwe realiteit het hoofd te bieden, zag de Directie Toegang tot het Net erop toe kwaliteitsvolle relaties met alle klanten-spoorwegondernemingen te ontwikkelen, steeds vanuit het perspectief van non-discriminatie. Zij heeft in 2007 met elke actieve spoorwegonderneming een SLA (*Service Level Agreement*) afgesloten.

Deze Directie heeft ook gezorgd voor een versterking van de functies die verbonden zijn aan het veiligheids- en risicobeheer.

Het tarievenrooster zorgt voor een competitieve positie tegenover andere infrastructuurbeheerders, burens en concurrenten.

De spoorwegactiviteit, uitgedrukt in trein-km, kende een groei in zowel het reizigers- als het goederenvervoer.

De spoorwegondernemingen zorgen voor een voortdurende verbetering van hun productieprocessen, die zich vertaalt in een lichte daling van het aantal rijpaden, zonder echter het globale vervoersvolume te beïnvloeden.

De ontvangsten uit de infrastructuurvergoedingen blijven een opwaartse trend vertonen.

Naast de infrastructuurvergoedingen, omvat de omzet van Infrabel als tweede belangrijke inkomstenbron de exploitatietoelage van de overheid.

In overeenstemming met het beheerscontract worden de klassieke investeringen verzekerd door de storting van de investeringstoelagen door de Staat. De overeenkomsten met betrekking tot de HST-werken en bepaalde prioritaire projecten leveren een bijkomende garantie aangaande beschikbaarheid van de overeenstemmende middelen.

	2003	2004	2005	2006	2007
A					
Aantal rijpaden (in miljoen)	-	-	1,897	1,856	1,854
Aantal overeenstemmende treinkilometers (in miljoen)	106,281	106,756	102,613	104,946	112,120
B					
EBT (globaal resultaat) (in miljoen)	-	-	+49,01	+40,14	+65,87
C					
Stiptheid van de reizigerstreinen in binnenverkeer					
- met neutralisatie	95,3%	95,7%	94,8%	94,0%	93,6%
- zonder neutralisatie	92,6%	93,2%	91,9%	90,6%	89,2%
D					
Kwaliteitsbarometer reizigers binnenverkeer (*)					
a) Algemene tevredenheidsindex	7,25	7,44	7,44	7,33	7,23
b) Stiptheid van de treinen	6,74	7,00	6,99	6,64	6,29
c) Kwaliteit van de informatie in de stations	7,28	7,39	7,38	7,27	7,24
E					
Personeelsbestand uitgedrukt in voltijdse equivalenten op 31 december van het jaar	-	14 350	13 655	13 488	12 266 (**)

(*) Bron : NMBS-Reizigers Nationaal

(**) Invloed van de overdracht van het personeel als gevolg van de operatie "New Passengers".

De GEN-werken worden door het GEN-Fonds gefinancierd, waarvan de Staat het beheer heeft toevertrouwd aan NMBS-Holding.

1.3. Belangrijke gebeurtenissen die zich hebben voorgedaan na de afsluiting van het boekjaar

ACTS heeft op 23 januari 2008 een veiligheidscertificaat bekomen, en wordt zo de zevende operator.

Na de eedaflegging van de regering Verhofstadt III op 21 december 2007 zijn vanaf begin 2008 de onderhandelingen over het tweede beheerscontract gestart. Eind maart waren deze onderhandelingen al ver gevorderd.

1.4. Omstandigheden die een aanzienlijke invloed op de ontwikkeling van de onderneming kunnen hebben

Als elementen die een belangrijke invloed op de werking van Infrabel kunnen hebben, vermelden we de resultaten van de onderhandelingen over het tweede beheerscontract, elke mogelijke fundamentele herziening van de strategie van de belangrijkste klant NMBS, en elke hypothetische evolutie van het institutioneel kader binnen het transportdomein.

De Europese Commissie heeft in verschillende lidstaten een onderzoek gevoerd naar de correcte en volledige omzetting van de richtlijnen van het eerste spoorwegpakket in nationaal recht. In de lidstaten waar geïntegreerde spoorwegstructuren of Holdingstructuren bestaan verifieert de Europese Commissie meer concreet de werkelijke situatie aangaande de onafhankelijke uitoefening van de essentiële functies door de infrastructuurbeheerders (toekennen van de capaciteit en berekening van de vergoeding). De resultaten van dit onderzoek voortvloeiend uit de genoemde verificatie kunnen mogelijks leiden tot nieuwe initiatieven van de Europese Commissie om het respecteren van dit recht te versterken. Bijgevolg zijn ook evoluties van onze nationale wetgeving aangaande de spoorweginfrastructuurbeheerder voorzienbaar.

1.5. Onderzoek en ontwikkeling

Infrabel zorgt voor een continue verbetering van de door haar gebruikte technologieën, meer bepaald in het kader van de modernisering van haar productie-apparaat.

De implementatie van ETCS vergt nog steeds heel veel inspanningen.

1.6. Filialen

Naast de 375 werketzels beschikt Infrabel over 2 directe filialen: TUC RAIL NV en Creosoteer Centrum van Brussel NV, respectievelijk actief op het vlak van studies en spoorweginfrastructuurwerken en op het vlak van het impregneren van dwarsliggers.

Zoals reeds vermeld heeft Infrabel ook een participatie in het EESV (Europees Economisch Samenwerkingsverband) Corridor C.

1.7. Sleutelindicatoren

Infrabel hanteert meerdere sleutelindicatoren, waarvan de lijst in 2006 vervolledigd werd in het kader van de implementatie van het strategisch plan BRIO. De hiernaast vermelde waarden voor de jaren voorafgaand aan 2005 zijn enkel indicatief.

Bepaalde waarden geven immers een realiteit weer die sterk gewijzigd sinds de overgang van de oude naar de nieuwe structuur van de spoorweggroep.

2. FINANCIËLE GEGEVENS OVER HET BOEKJAAR 2007

2.1. Balans

Het balanstotaal van de vennootschap per 31 december 2007 bedraagt 6 203,96 miljoen € tegenover 5 386,85 miljoen € op 1 januari 2007 en kan als volgt worden samengevat :

ACTIVA

in miljoen €	31.12.2007	01.01.2007
VASTE ACTIVA	4 992,15	4 354,32
I. Oprichtingskosten	0,05	0,10
II. Immateriële vaste activa	1 349,11	1 350,39
III. Materiële vaste activa	3 639,63	3 000,41
IV. Financiële vaste activa	3,36	3,42
VLOTTENDE ACTIVA	1 211,81	1 032,53
V. Vorderingen op > 1 jaar	7,78	7,85
VI. Voorraden en bestellingen in uitvoering	169,93	150,14
VII. Vorderingen op < 1 jaar	428,65	632,39
VIII. Geldbeleggingen	575,92	229,93
IX. Liquide middelen	0,47	0,05
X. Overlopende rekeningen	29,06	12,17
TOTAAL DER ACTIVA	6 203,96	5 386,85

PASSIVA

in miljoen €	31.12.2007	01.01.2007
EIGEN VERMOGEN	5 431,95	4 686,81
I. Kapitaal	1 450,06	1 450,06
II. Uitgiftepremies	299,32	299,32
IV. Reserves	7,75	4,46
V. Overgedragen resultaat	147,28	84,70
VI. Kapitaalsubsidies	3 527,54	2 848,27
VOORZIENINGEN	90,16	81,27
VII. Voorzieningen	90,16	81,27
SCHULDEN	681,85	618,77
VIII. Schulden op > 1 jaar	0,50	0,54
IX. Schulden op < 1 jaar	508,52	466,00
X. Overlopende rekeningen	172,83	152,23
TOTAAL DER PASSIVA	6 203,96	5 386,85

De vaste activa zijn aangegroeid met 637,83 miljoen €, voornamelijk te situeren binnen de materiële vaste activa.

Tijdens het boekjaar werden namelijk belangrijke bedragen geïnvesteerd in nieuwe spoorinfrastructuur, waarvan de voornaamste de volgende zijn:

- 160 miljoen € in het kader van de HST-werken;
- 75 miljoen € voor het Gewestelijk Expresnet;
- 197 miljoen € voor het behoud van de capaciteit
- 73 miljoen € voor de concentratie van de seinhuizen
- 101 miljoen € voor uitbreidingswerken.

Tevens werd er voor 13 miljoen € geïnvesteerd in informatiseringsprojecten voor Infrabel (immateriële vaste activa) waaronder de opstart van een ERP-project onder de naam "MIND³".

De vlottende activa zijn gestegen met 179,28 miljoen €. De variatie situeert zich vooral in de beschikbare middelen.

Het eigen vermogen van de vennootschap bedraagt 5 431,95 miljoen € of 87,56% van het balanstotaal.

2.2. Resultatenrekening

Het boekjaar 2007 wordt afgesloten met een positief operationeel resultaat (EBITDA) van 68,83 miljoen € en een positief globaal resultaat (EBT) van 65,87 miljoen €.

De resultatenrekening kan als volgt samengevat worden:

in miljoen €	31.12.2007	31.12.2006
BEDRIJFSOPBRENGSTEN	1 501,15	1 482,44
Omzet	1 246,69	1 185,21
- infrastructuurvergoeding	584,19	578,83
- overheidsdotatie	435,20	425,26
- andere	227,30	181,12
Wijzigingen in de bestellingen in uitvoering	-1,93	3,12
Geproduceerde vaste activa	246,01	289,34
Diverse opbrengsten	10,38	4,77
BEDRIJFSKOSTEN	1 432,32	1 424,68
Grond- en hulpstoffen	96,28	125,96
Diensten en diverse goederen	1 331,09	1 292,71
- personeelskosten	701,46	698,90
- vergoeding FSI	300,00	300,00
- andere	329,63	293,81
Diverse bedrijfskosten	4,95	6,01
BRUTO EXPLOITATIERESULTAAT (EBITDA)	68,83	57,76
Afschrijvingen, waardeverminderingen en voorzieningen	101,86	84,88
NETTO EXPLOITATIERESULTAAT (EBIT)	-33,03	-27,12
Financieel resultaat	103,62	74,63
Uitzonderlijk resultaat	-4,72	-7,37
GBAAL RESULTAAT (EBT)	65,87	40,14

2.3. Risicobeheersing inzake het gebruik van financiële instrumenten

Infrabel heeft het dagelijks beheer van haar thesauriemiddelen toevertrouwd aan de NMBS Holding die optreedt als "in house" bank.

Zij verzorgt de *cash-pooling* binnen de NMBS-Groep en maakt eventueel gebruik van financiële instrumenten voor haar rekening.

Infrabel heeft op 31 december 2007 geen risico's door gebruik van financiële instrumenten.

2.4. Verwerking van het resultaat

De te bestemmen winst bedraagt

te bestemmen winst van het boekjaar	65 872 152,07 €
overgedragen winst/verlies van de vorige boekjaren	84 698 954,24 €
te bestemmen winst	150 571 106,31 €

De Raad van Bestuur stelt de volgende resultaatverwerking voor:

toevoeging aan het kapitaal en de uitgiftepremies	0,00 €
toevoeging aan de wettelijke reserves	3 293 607,60 €
toevoeging aan de beschikbare reserves	0,00 €
overdracht naar het volgend boekjaar	147 277 498,71 €
vergoeding van het kapitaal (dividend)	0,00 €
uitkering aan de bestuurders	0,00 €
uitkering andere rechthebbenden	0,00 €
Totaal	150 571 106,31 €

Het bovenstaand voorstel is ingegeven met het oog op de opbouw van voldoende werkingsmiddelen op korte termijn voor het verzekeren van een normale en gezonde bedrijfsvoering.

2.5. Bijkomende werkzaamheden commissarissen

Nihil

2.6. Waarderingsregels

De waarderingsregels die werden toegepast bij de afsluiting van de jaarrekening per 31 december 2007, werden ter informatie voorgelegd aan het Directiecomité van 25 maart 2008 en aan de Raad van Bestuur van 17 april 2008. Ze zijn onveranderd gebleven ten opzichte van de regels van kracht voor de jaarrekening per 31 december 2006.

De samenvatting van de waarderingsregels wordt aan de jaarrekening gehecht.

2.7. Belangenconflict

In de loop van het vorige boekjaar hebben zich geen verrichtingen voorgedaan die aanleiding kunnen geven tot een belangenconflict tussen een bestuurder en de vennootschap zoals beschreven in artikel 523 van het Wetboek van Vennootschappen.

2.8. Voorstel tot kwijting aan de bestuurders en aan de commissarissen

Aan de Algemene Vergadering wordt gevraagd kwijting te verlenen aan de bestuurders evenals aan de commissarissen en de jaarrekening, zoals ze u wordt voorgelegd, goed te keuren.

Opgesteld te Brussel op 17 april 2008.

Namens de Raad van Bestuur,

Antoon Colpaert
Voorzitter Raad van Bestuur

Luc Lallemand
Gedelegeerd bestuurder

BALANS

1. ACTIVA

bedragen in €	Toelichting	31.12.2007	31.12.2006
VASTE ACTIVA		4 992 148 206,35	4 354 317 798,65
I. Oprichtingskosten	2	44 371,79	97 210,95
II. Immateriële vaste activa	3	1 349 109 377,68	1 350 394 619,93
III. Materiële vaste activa	4	3 639 629 023,93	3 000 406 816,10
A. Terreinen en gebouwen		505 069 908,48	371 599 926,44
B. Installaties, machines en uitrusting		979 220 378,39	716 007 672,87
C. Meubilair en rollend materieel		19 904 821,29	19 563 241,64
E. Overige materiële vaste activa		176 842 629,15	211 902 334,23
F. Activa in aanbouw en vooruitbetalingen		1 958 591 286,62	1 681 333 640,92
IV. Financiële vaste activa	5	3 365 432,95	3 419 151,67
A. Verbonden ondernemingen		3 364 174,77	3 417 893,49
1. Deelnemingen		2 764 174,77	2 667 893,49
2. Vorderingen		600 000,00	750 000,00
C. Andere financiële vaste activa		1 258,18	1 258,18
1. Aandelen		750,00	750,00
2. Vorderingen en borgtochten in contanten		508,18	508,18
VLOTTENDE ACTIVA		1 211 807 486,38	1 032 528 562,25
V. Vorderingen op meer dan één jaar		7 781 285,39	7 852 789,11
A. Handelsvorderingen		6 130,49	22 783,64
B. Overige vorderingen		7 775 154,90	7 830 005,47
VI. Voorraden en bestellingen in uitvoering	6	169 926 536,95	150 135 812,69
A. Voorraden		167 199 470,44	143 237 038,12
1. Grond- en hulpstoffen		150 652 715,35	130 866 152,59
2. Goederen in bewerking		14 202 843,70	12 370 711,53
6. Vooruitbetalingen		2 343 911,39	174,00
B. Bestellingen in uitvoering		2 727 066,51	6 898 774,57
VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar		428 649 242,17	632 395 227,72
A. Handelsvorderingen		150 635 229,10	140 813 756,40
B. Overige vorderingen		278 014 013,07	491 581 471,32
VIII. Geldbeleggingen	7	575 922 000,00	229 926 000,00
B. Overige beleggingen		575 922 000,00	229 926 000,00
IX. Liquide middelen		474 991,58	46 702,80
X. Overlopende rekeningen	8	29 053 430,29	12 172 029,93
TOTAAL DER ACTIVA		6 203 955 692,73	5 386 846 360,90

2. PASSIVA

bedragen in €	Toelichting	31.12.2007	31.12.2006
EIGEN VERMOGEN		5 431 943 708,13	4 686 808 040,39
I. Kapitaal	9	1 450 061 500,00	1 450 061 500,00
A. Geplaatst kapitaal		1 604 125 000,00	1 450 061 500,00
B. Niet opgevraagd kapitaal (-)		-154 063 500,00	0,00
II. Uitgiftepremies		299 317 752,80	299 317 752,80
IV. Reserves		7 751 447,29	4 457 839,69
A. Wettelijke reserves		7 751 447,29	4 457 839,69
V. Overgedragen resultaat		147 277 498,71	84 698 954,24
VI. Kapitaalsubsidies		3 527 535 509,33	2 848 271 993,66
VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN		90 158 736,76	81 271 581,39
VII. Voorzieningen en uitgestelde belastingen		90 158 736,76	81 271 581,39
A. Voorzieningen voor risico's en kosten		90 158 736,76	81 271 581,39
3. Grote herstellings- en onderhoudswerken	10	14 253 752,59	6 995 968,90
4. Overige risico's en kosten	11 en 12	75 904 984,17	74 275 612,49
SCHULDEN		681 853 247,84	618 766 739,12
VIII. Schulden op meer dan één jaar		499 969,27	535 002,04
D. Overige schulden		499 969,27	535 002,04
IX. Schulden op ten hoogste één jaar		508 524 368,14	466 002 716,93
C. Handelsschulden		410 968 209,73	411 289 274,31
1. Leveranciers		410 968 209,73	411 289 274,31
D. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen		2 841 708,94	2 399 103,03
E. Schulden m.b.t. belastingen, bezoldigingen en sociale lasten		13 859,18	8 966,66
1. Belastingen		2 224,77	2 684,88
2. Bezoldigingen en sociale lasten		11 634,41	6 281,78
F. Overige schulden		94 700 590,29	52 305 372,93
X. Overlopende rekeningen	13	172 828 910,43	152 229 020,15
TOTAAL DER PASSIVA		6 203 955 692,73	5 386 846 360,90

3. UITLEG BIJ DE BALANS

Immateriële vaste activa

De immateriële vaste activa omvatten enerzijds het recht tot uitbating van het Belgische spoorwegnet, waarvan de boekwaarde 1 318 787 878,78 € bedraagt; dit uitbatingrecht wordt lineair afgeschreven over 99 jaar. Ze omvatten anderzijds de investeringen van specifieke informatietoepassingen, die door de NMBS-Holding werden ontwikkeld voor rekening van Infrabel. De boekwaarde van deze software bedraagt 30 321 498,90 €.

Zie ook toelichting bij de jaarrekening - Staat 3.

Materiële vaste activa

Infrabel beschikt jaarlijks over een belangrijk investeringsbudget. De investeringen van de vennootschap richten zich zowel op de verdere uitbreiding, de modernisering als het behoud van de spoorweginfrastructuur.

Aangroei investeringen

in miljoenen €	Klassieke investeringen	HST-investeringen	GEN-investeringen	Totaal
Terreinen en parkings	9,99	0,74	8,34	19,07
Gebouwen	40,59	22,06	6,22	68,87
Kunstwerken (bruggen, tunnels, ...)	65,98	31,95	22,35	120,28
Spoorinstallaties	184,92	29,18	30,67	244,77
Seininstallaties	107,07	24,19	3,93	135,19
Installaties Verlichting, Verwarming en Drijfkracht	29,14	4,26	0,00	33,4
Telecominstallaties	29,05	0,35	0,01	29,41
Bovenleidingen	35,43	7,65	2,42	45,5
Werkplaatsinstallaties	1,51	0,00	0,00	1,51
Materieel en andere	21,03	0,00	0,00	21,03
TOTAAL	524,71	120,38	73,94	719,03

Belangrijke bedragen worden geïnvesteerd in de afwerking van de HST-infrastructuur van grens tot grens, in projecten voor een betere toegankelijkheid van Brussel (GEN), in werken voor het behoud en de uitbreiding van de infrastructuurcapaciteit en in investeringsprojecten voorzien in het strategisch plan BRIO zoals het project GSM-R, de concentratie van de seinhuizen, het ETCS-systeem, ...

De netto-aangroei van de materiële vaste activa ten opzichte van het vorige boekjaar bedraagt per 31 december 550 637 453,57 €. Het betreft het verschil tussen de nieuwe investeringen voor een bedrag van 629 921 405,98 € (werken voor derden niet inbegrepen) en de geboekte afschrijvingen voor 79 283 952,41 €.

Zie ook toelichting bij de jaarrekening – Staat 4.

Financiële vaste activa

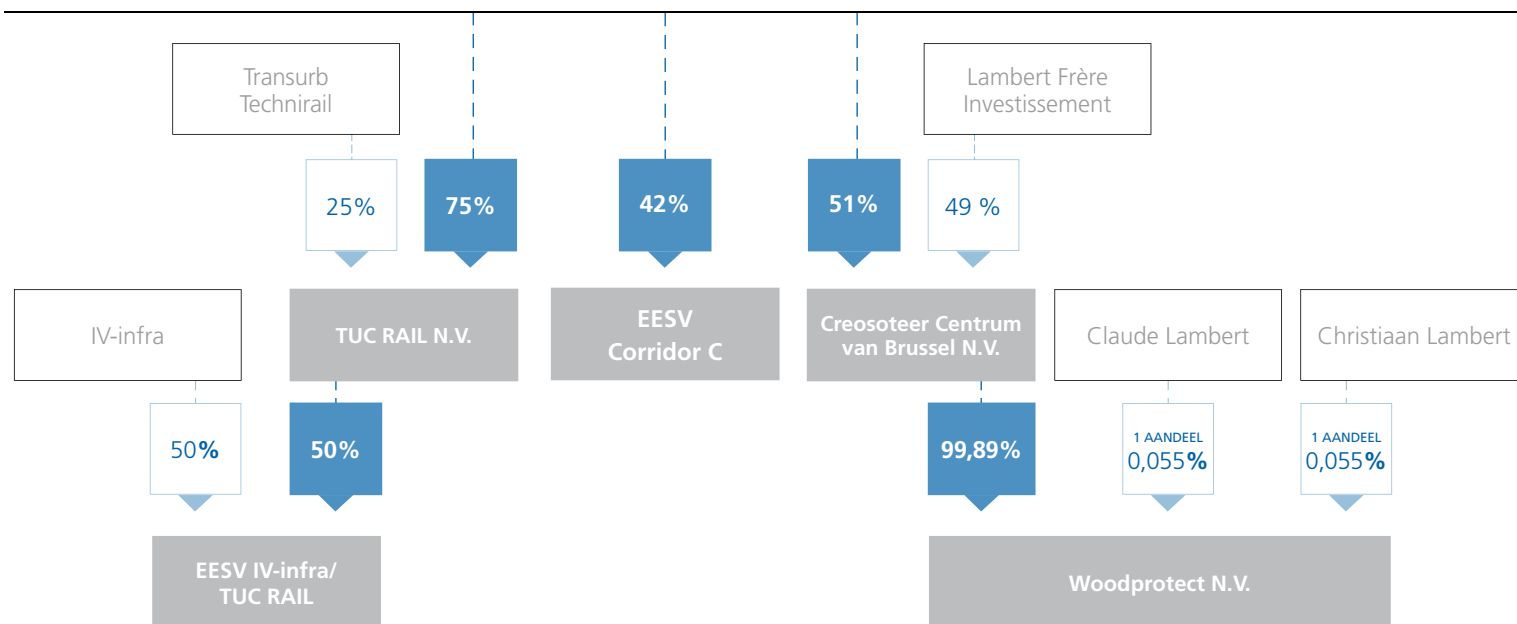
De vennootschap beschikt over een participatie van 2 764 174,77 € in haar dochterondernemingen, onderverdeeld als volgt:

- TUC RAIL N.V. voor 1 487 361,15 €,
- Creosoteer Centrum van Brussel voor 1 276 813,62 €

Voorts heeft de vennootschap ook een vordering van 600 000,00 € op de N.V. Woodprotect.

De structuur van de kapitaalsparticipatie in deze dochterondernemingen wordt weergegeven in het volgende schema.

Zie ook toelichting bij de jaarrekening - Staat 5.



Vorraden en bestellingen in uitvoering

De vennootschap heeft voor een totaal bedrag van 167 199 470,44 € aan voorraden op de balans staan. Het belangrijkste deel van deze voorraden betreft speciale voorraadartikelen voor de infrastructuur zoals spoorstaven, wissels, bevestigingsmiddelen, ... voor 100,28 miljoen €.

De niet verbruikte bevoorradingsartikelen op de diverse werven langs de sporen bedragen 25,24 miljoen €.

De andere voorraadartikelen betreffen met name oliën, metalen, elektrisch materieel, vaste en vloeibare brandstoffen, ... voor 41,68 miljoen €.

De openstaande bestellingen voor derden bedragen 2,73 miljoen €.

Zie ook toelichting bij de jaarrekening - Staat 6.

Vorderingen op ten hoogste één jaar

De vorderingen op ten hoogste één jaar bedragen 428 649 242,17 €, bestaande uit handelsvorderingen voor 150 635 229,10 € en overige vorderingen voor 278 014 013,07 €.

De handelsvorderingen op de NMBS bedragen 82,26 miljoen €. Het betreft hoofdzakelijk de factuur voor de infrastructuurvergoeding voor de maand februari 2008. De infrastructuurvergoedingen worden twee maand vooraf gefactureerd. De handelsvordering op het Gen-fonds, voor de werken in het kader van het Gewestelijk Express Net, bedraagt 34,16 miljoen €.

De overige vorderingen bevatten in het bijzonder een vordering op de NMBS-Holding ten belope van de ongebruikte investeringstoelage (94 miljoen €), evenals een vordering op de Staat met betrekking tot nog te ontvangen exploitatie- en investeringsdotaties voor 160,55 miljoen € en een btw-bedrag van 20,51 miljoen € te recuperen van het Ministerie van Financiën.

Geldbeleggingen en liquide middelen

Infrabel beschikt op 31 december 2007 over een thesaurie van 576 396 991,58 €. De beschikbare thesaurie is enerzijds in het raam van een cashpooling belegd bij de NMBS-Holding, en anderzijds gedeponeerd bij financiële instellingen.

Zie ook toelichting bij de jaarrekening - Staat 7.

Eigen vermogen

Het eigen vermogen bedraagt 5 431 943 708,13 € en kan worden samengevat als volgt:

- Geplaatst kapitaal voor 1 604 125 000,00 €
- Niet-opgevraagd kapitaal voor 154 063 500,00 €
- Uitgiftepremie voor 299 317 752,80 €
- Reserves voor 7 751 447,29 €
- Overgedragen resultaat voor 147 277 498,71 €
- Kapitaalsubsidies voor 3 527 535 509,33 €

De aangroei van de kapitaalsubsidies ten opzichte van het vorige boekjaar, betreft nieuwe kapitaalsubsidies, hoofdzakelijk vanwege de voogdij-overheid, voor 766 824 526,96 € verminderd met afschrijvingen voor 87 561 011,29 €.

Zie ook toelichting bij de jaarrekening - Staat 9.

Voorzieningen en uitgestelde belastingen

Infrabel heeft op haar balans provisies aangelegd ter dekking van alle belangrijke gekende toekomstige verplichtingen en risico's voor een totaal van 90 158 736,76 €.

De aangelegde provisies bedragen hebben betrekking op:

- voorzieningen voor schilderwerken van grote bruggen: 12 941 541,46 €
- voorzieningen voor de revisie van zware tuigen (bijv. ballastploegen, onderstopmachines) : 1 312 211,13 €
- voorzieningen voor de sanering van vervuilde bodems: 36 808 956,47 €
- voorzieningen voor de opruiming van niet herbruikbaar houtafval: 579 876,00 €
- integratie van de werkplaatsen Infrastructuur Schaarbeek en Etterbeek: 15 000 000,00 €
- voorziening voor niet verzekerde risico's en juridische geschillen: 23 516 151,70 €.

Zie ook toelichting bij de jaarrekening - Staat 10, 11 en 12

Schulden

Infrabel heeft per 31 december 2007 geen financiële schulden.

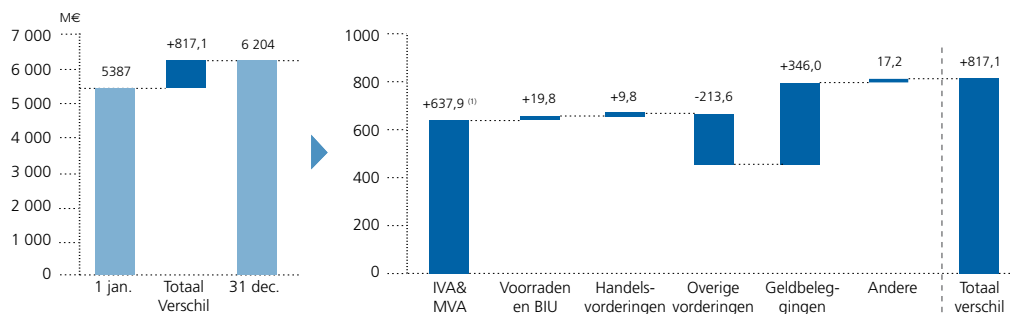
De schulden op korte en lange termijn ten bedrage van 509 024 337,41 € kunnen onderverdeeld worden als volgt:

- handelsschulden voor 410 968 209,73 €
- ontvangen vooruitbetalingen voor 2 841 708,94 €
- schulden met betrekking tot belastingen voor 13 859,18 €
- overige schulden : 95 200 559,56 €

De overige schulden zijn grotendeels te wijten aan de toepassing van de programmawet van 26 december 2006, waarin bepaald is dat de ongebruikte investeringstoelagen van het lopende begrotingsjaar tijdelijk moeten teruggestort worden aan de Staat.

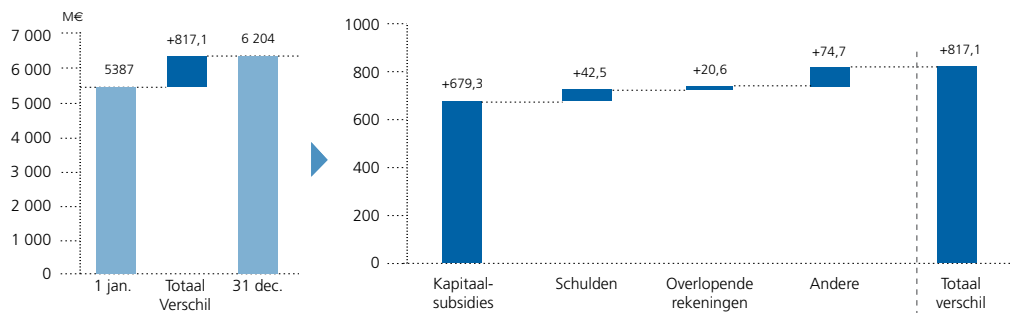
De balanswijzigingen in vergelijking met 31 december 2006 kunnen schematisch als volgt voorgesteld worden:

Mutatie activa



(1) Nieuwe investeringen inclusief tussenkomst derden 732,54 miljoen €. Afschrijvingen : 94,07 miljoen €

Mutatie passiva



RESULTATENREKENING

1. GEDETAILLEERDE RESULTATENREKENING

bedragen in €		
	2007	2006
I. Bedrijfsopbrengsten	1 501 155 407,68	1 482 443 808,29
A. Omzet	1 246 692 821,51	1 185 208 089,47
B. Wijziging in de voorraad goederen in bewerking en gereed product en in de bestellingen in uitvoering	-1 929 693,34	3 119 721,11
C. Geproduceerde vaste activa	246 013 479,05	289 345 288,63
D. Andere bedrijfsopbrengsten	10 378 800,46	4 770 709,08
II. Bedrijfskosten	1 534 186 492,97	1 509 558 221,12
A. Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	96 281 656,65	125 963 720,03
1. Inkoop	118 709 216,05	136 670 479,87
2. Wijziging in de voorraad	-22 427 559,40	-10 706 759,84
B. Diensten en diverse goederen	1 331 093 115,94	1 292 711 256,84
D. Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	88 926 976,66	66 649 676,60
E. Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen	4 046 742,67	3 279 845,84
F. Voorzieningen voor risico's en kosten	8 887 155,37	14 951 850,93
G. Andere bedrijfskosten	4 950 845,68	6 001 870,88
III. Bedrijfsresultaat	-33 031 085,29	-27 114 412,83
IV. Financiële opbrengsten	131 865 746,92	80 746 282,41
A. Opbrengsten uit financiële vaste activa	43 582,50	51 817,50
B. Opbrengsten uit vlottende activa	30 322 320,81	23 365 049,41
C. Andere financiële opbrengsten	101 499 843,61	57 329 415,50
V. Financiële kosten	28 246 429,89	6 117 846,08
A. Kosten van schulden	519 037,32	1 230 653,86
B. Waardeverminderingen op vlottende activa andere dan bedoeld onder II.E.	4 809 619,59	-1 636 146,53
C. Andere financiële kosten	22 917 772,98	6 523 338,75
VI. Resultaat uit de gewone bedrijfsvoering vóór belastingen	70 588 231,74	47 514 023,50
VII. Uitzonderlijke opbrengsten	38 257 563,31	268 889,67
A. Terugneming van afschrijvingen en van waardeverminderingen op immateriële en materiële vaste activa	1 487 238,51	72 799,66
B. Terugneming van waardeverminderingen op financiële vaste activa	96 281,28	21 162,08
D. Meerwaarde bij de realisatie van vaste activa	16 436,19	124 579,21
E. Andere uitzonderlijke opbrengsten	36 657 607,33	50 348,72

bedragen in €		
	2007	2006
VIII. Uitzonderlijke kosten	42 973 642,98	7 639 585,13
A. Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	12 538 991,75	4 395 640,17
C. Voorzieningen voor uitzonderlijke risico's en kosten	0,00	3 243 944,96
D. Minderwaarden bij de realisatie van vaste activa	30 434 651,22	0,00
E. Andere uitzonderlijke kosten	0,01	0,00
IX. Resultaat van het boekjaar vóór belastingen	65 872 152,07	40 143 328,04

Resultaatverwerking		
	2007	2006
A. Te bestemmen winstsaldo	150 571 106,31	86 706 120,64
1. Te bestemmen winst van het boekjaar	65 872 152,07	40 143 328,04
2. Overgedragen winst van het vorige boekjaar	84 698 954,24	46 562 792,60
C. Toevoeging aan het eigen vermogen	3 293 607,60	2 007 166,40
2. Aan de wettelijke reserve	3 293 607,60	2 007 166,40
D. Over te dragen resultaat	147 277 498,71	84 698 954,24
1. Over te dragen winst	147 277 498,71	84 698 954,24

2. UITLEG BIJ DE RESULTATENREKENING

2.1. Omzet

De totale omzet bedraagt 1 246,69 miljoen € en wordt hiernaast in detail voorgesteld.

De infrastructuurvergoeding omvat 584,20 miljoen € of 46,86% van de omzet.

Infrabel ontvangt van de diverse spoorwegoperatoren een vergoeding berekend per treinkilometer voor het gebruik van de Belgische spoorinfrastructuur, zowel voor het nationaal als het internationaal reizigersvervoer en voor het goederenvervoer. Het aandeel van het reizigersvervoer in de infrastructuurvergoeding bedraagt 93,06% tegenover 6,94% voor het goederenvervoer.

Naast het aanbieden van een kwaliteitsvolle en veilige spoorinfrastructuur behoort ook het onderhoud van deze infrastructuur tot de maatschappelijke opdracht van Infrabel. Hiervoor heeft de vennootschap een exploitatiedotatie toegekend gekregen van 435,20 €, zijnde 34,91% van de omzet.

Infrabel staat ook in voor de energietoevering ten behoeve van de ganse NMBS-Groep. Dit betekent dat aan de andere entiteiten van de NMBS-Groep zowel de tractie-energie als de energie voor gebouwen wordt doorgerekend. In het boekjaar 2007 bedroeg deze opbrengst 98,70 miljoen €.

De investeringen voor derden, materialen voor derden en intragroepprestaties betreffen facturaties aan de andere entiteiten van de groep. Deze intragroepopbrengsten bedragen 62,67 miljoen €

De facturatie van investeringen voor de SPV's ter verwezenlijking van specifieke investeringsprojecten belopen 35,36 miljoen €.

De overige omzet bedraagt 30,57 miljoen € en wordt hoofdzakelijk gegenereerd door schrootverkoop via de dienst Aankopen en voorts door de facturatie van de studiekosten aan de N.V. Northern Diabolo.

bedragen in €	
	83,05%
I. Bedrijfsopbrengsten	1 501 155 407,68
A. Omzet	1 246 692 821,51
Infrastructuurvergoeding	584 195 567,02
Overheidsdotatie	435 201 000,00
Elektrische energie voor tractie en gebouwen	98 702 556,68
Investeringen en verkoop materialen voor NMBS-Holding	5 708 850,22
Investeringen en verkoop materialen voor NMBS	4 077 227,51
Andere intragroepprestaties voor NMBS-Holding	4 725 031,37
Andere intragroepprestaties voor NMBS	48 157 560,33
Verkopen schroot	8 660 493,07
Prestaties in het kader van de aanleg van de HST-lijnen	2 009 310,55
Contractuele vergoedingen	1 780 590,70
Prestaties in het kader van specifieke investeringsprojecten (spv's)	35 357 530,80
Prestaties geleverd aan het Fonds voor Spoorweginfrastructuur	1 000 000,00
Werken van diverse aard zoals onderhoud van diverse installaties	2 343 908,51
Prestaties van diverse aard zoals lassen en snijbranden van spoorstaven	14 773 194,75

2.2. Geproduceerde vaste activa

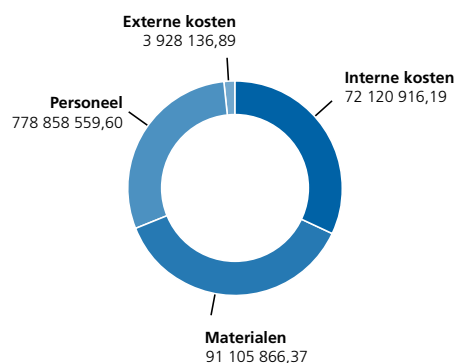
Elke onderneming beschikt over eigen middelen die ze eventueel kan aanwenden om, binnen het kader van haar economische activiteiten, vaste materiële en immateriële activa mee op te bouwen. Deze duurzame activa, investeringen die in eigen beheer zijn ontwikkeld, worden geproduceerde vaste activa genoemd.

De kosten betreffende de werken in eigen beheer worden geneutraliseerd door het boeken van een opbrengst, terwijl de gerealiseerde investeringen zelf geactiveerd worden op de balans onder de materiële of immateriële vaste activa.

De kosten die aldus aanleiding hebben gegeven tot het boeken van een opbrengst onder de rubriek "geproduceerde vaste activa" zijn als volgt te detailleren:

bedragen in €	
	16,39%
I. Bedrijfsopbrengsten	1 501 155 407,68
C. Geproduceerde vaste activa	246 013 479,05

Geproduceerde vaste activa



2.3. Financiële opbrengsten

De financiële opbrengsten bedragen 131,87 miljoen € en worden grotendeels bepaald door de afschrijvingen op kapitaalsubsidies (101,47 miljoen €). Daarnaast is een bedrag van 30,32 miljoen € afkomstig uit intresten op belegde middelen.

bedragen in €	
IV. Financiële opbrengsten	131 865 746,92
A. Opbrengsten uit financiële vaste activa	43 582,50
B. Opbrengsten uit vlottende activa	30 322 320,81
C. Kapitaal- en intrestsubsidies	101 466 321,68
D. Omrekening van vreemde valuta	33 521,93

2.4. Grond- en hulpstoffen

De grond- en hulpstoffen bedragen 96,28 miljoen €, waarvan aankopen van specifieke bevoorradingsartikelen voor de infrastructuur voor een bedrag van 73,49 miljoen €. De aankopen van algemene voorraadstukken belopen 22,79 miljoen €.

bedragen in €	
6,28%	
II. Bedrijfskosten	1 534 186 492,97
A. Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	96 281 656,65
1. Inkopen	118 709 216,05
Sporen	14 828 285,70
Ballast	8 230 469,28
Dwarsliggers	19 487 598,89
Bevestigingsmiddelen	6 627 600,93
Artikelen voor de bovenleiding	9 598 211,38
Ander specifiek spoorwegmateriaal	37 141 274,29
Overige bevoorradingsartikelen	22 795 775,58
2. Wijziging in de voorraad	-22 427 559,40
Wijziging in de voorraadartikelen specifiek infrastructuur	-22 806 687,14
Wijziging in de overige bevoorradingsartikelen	379 127,74

2.5. Diensten en diverse goederen

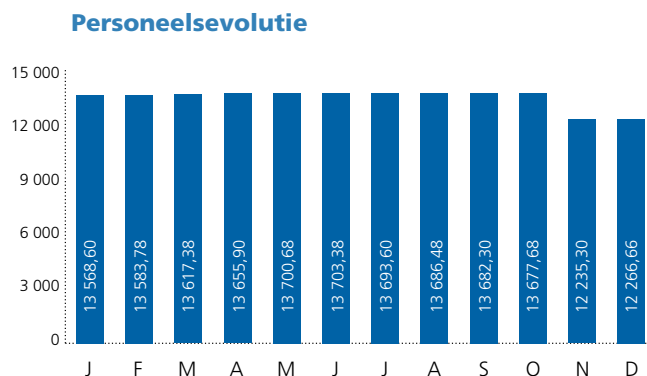
De diensten en diverse goederen worden voor meer dan helft, zijnde 52,70% bepaald door de personeelskosten met een totaal bedrag van 701,46 miljoen €.

In het kader van de hervorming van de Groep NMBS per 1 januari 2005, werd bepaald dat het voltallige personeel van de groep zou ingedeeld worden bij de NMBS-Holding. Deze laatste detacheert het nodige personeel naar Infrabel in het kader van een wederzijdse overeenkomst. Deze regeling verklaart waarom de personeelskosten worden geboekt onder de rubriek "diensten en diverse goederen" en niet onder de rubriek "bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen".

Per 31 december 2007 telde Infrabel 12 266 werknemers, uitgedrukt in voltijdse eenheden.

bedragen in €	
86,76%	
II Bedrijfskosten	1 534 186 492,97
B. Diensten en diverse goederen	1 331 093 115,94
Personeelskosten	701 459 460,60
Vergoeding FSI	300 000 000,00
Elektrische energie	103 340 447,19
Onderhoud infrastructuur	52 119 990,12
Investeringen voor derden	12 783 081,39
Intragroepprestaties NMBS-Holding	88 292 224,13
Intragroepprestaties NMBS	16 425 029,08
Overige kosten	56 672 883,43

De evolutie van het ter beschikking gestelde personeel is de volgende:



De vergoeding te betalen aan het Fonds voor Spoorweginfrastructuur (FSI) bevat 19,55% van onze kosten.

Het KB van 3 juli 2005 bepaalt dat Infrabel elk jaar een vast bedrag van 300 miljoen € moet betalen aan het FSI voor het ter beschikking stellen van de spoorweginfrastructuur die werd overgedragen aan dit Fonds in het kader van de overname van de historische schuld van de vroegere NMBS (7,4 miljard €).

Infrabel werd binnen de NMBS-Groep ook belast met de coördinatie van de aankopen van elektrische energie voor het geheel van de groep. Deze aankopen slaan zowel op de benodigde tractie-energie als op de energie van gebouwen. De respectievelijke bedragen van de aangekochte elektrische energie bedragen 88,59 miljoen € voor de tractie-energie en 14,75 miljoen € voor de energie van gebouwen.

2.6. Afschrijvingen, waardeverminderingen en voorzieningen voor risico's en kosten

De afschrijvingen worden maandelijks geboekt en vangen aan op de eerste dag van de maand die volgt op die waarin de activa in gebruik kunnen gesteld worden, en dit in overeenstemming met de goedgekeurde waarderingsregels.

De afschrijvingen op materiële en immateriële vaste activa worden in belangrijke mate gecompenseerd door de afschrijving van de ermee verband houdende kapitaalsubsidies. Deze laatste worden geboekt als financiële opbrengsten.

De aangroei van de voorzieningen heeft grotendeels te maken met een update van het onderhoudsplan voor de schilderwerken van de grote metalen bruggen enerzijds en de nieuwe bodemverontreinigingen als gevolg van de uitvoering van het KB van 27 april 2007 met betrekking tot de afstand van terreinen van de NMBS-Holding ten voordele van onze inventaris.

bedragen in €		
		%
II. Bedrijfskosten	1 534 186 492,97	
D. Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	88 926 976,66	5,8
oprichtingskosten	52 839,16	
concessierecht	13 737 373,74	
andere immateriële vaste activa (hoofdzakelijk software)	1 035 121,35	
materiële vaste activa	74 101 642,41	
E. Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen	4 046 742,67	0,26
F. Voorzieningen voor risico's en kosten	8 887 155,37	0,58

TOELICHTING BIJ DE JAARREKENING

1. WAARDERINGSREGELS

1.1. Geldende wetgeving

De waarderingsregels zijn vastgelegd met inachtneming van de in België geldende wettelijke bepalingen en meer bepaald die welke voortvloeien uit de wet van 17 juli 1975 op de boekhouding van de ondernemingen en uit het Koninklijk Besluit van 30 januari 2001 tot uitvoering van het Wetboek van Vennootschappen.

1.2. Waarderingsregels

1.2.1. OPRICHTINGSKOSTEN

De oprichtingskosten mogen worden geactiveerd en worden gewaardeerd aan hun aanschaffingswaarde. Ze worden jaarlijks afgeschreven ten belope van 20%, met uitzondering van de kosten bij uitgifte, herziening of herfinanciering van de leningen, die worden verdeeld over de looptijd van de leningen in kwestie.

1.2.2. IMMATERIËLE VASTE ACTIVA

De immateriële vaste activa worden gewaardeerd tegen de aanschaffingswaarde ervan.

Ze worden lineair afgeschreven ten belope van 20% per jaar vanaf de datum waarop de activa daadwerkelijk bedrijfsklaar zijn.

Binnen de rubriek van de immateriële vaste activa zijn er twee bijzondere gevallen, met name het uitbatingsrecht en de kosten met betrekking tot de HST.

Het recht tot uitbating van het spoorwegnet wordt afgeschreven op 99 jaar vanaf 01/01/2005, duurtijd die ook hernomen is in het K.B. van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur.

De kosten met betrekking tot de HST betreffen studie- en ontwikkelingskosten die niet direct toewijsbaar zijn aan een specifieke inventarisrubriek van de materiële vaste activa, evenals de kosten voor de homologatie van de hogesnelheidslijnen. Deze kosten worden afgeschreven over een periode van 10 jaar vanaf de indienstelling van de HST.

1.2.3. MATERIËLE VASTE ACTIVA

De materiële vaste activa worden geboekt tegen de aanschaffingsprijs. Het museummaterieel en de kunstwerken, indien de aanschaffingswaarde onbekend is of het een gift betreft, worden gewaardeerd tegen de prijs van 0,01 €. In het geval van expertise worden er waardeverminderingen of herwaarderingsmeerwaarden toegepast.

Alle materiële vaste activa in exploitatie worden lineair afgeschreven op basis van de levensduur. De levensduur wordt regelmatig geanalyseerd. Ingeval van bedeutende veranderingen wordt deze duur gewijzigd en wordt dit beschouwd als veranderingen van ramingen en niet als verbeteringen van fouten of veranderingen van boekhoudmethodes.

De afschrijving vangt aan op de eerste dag van de maand die volgt op die waarin de materiële vaste activa in gebruik kunnen gesteld worden. Bij een werk dat met investeringskredieten wordt gefinancierd, is de in aanmerking genomen datum die van de volledige of gedeeltelijke voltooiing, zonder onmiddellijke ingebruikstelling.

De nutsduur wordt bepaald per inventarisrubriek; elke inventarisrubriek vertegenwoordigt een aantal vaste activa die dezelfde technische of juridische kenmerken vertonen en dezelfde nutsduur hebben.

Wanneer de verschillende componenten van eenzelfde activabestanddeel een verschillende nutsduur hebben, of wanneer ze voor de onderneming voordelen genereren volgens een verschillend ritme, wat de toepassing van verschillende afschrijvingsduurtijden en –methodes vergt, worden de totale kosten van die activa in de mate van het mogelijke over de verschillende componenten ervan verdeeld.

Voor het vaststellen van de nutsduur van verwante investeringen wordt onder meer rekening gehouden met de residuele levensduur van de primaire investeringen.

De nutsduur van ecologische investeringen mag niet langer zijn dan de residuele nutsduur van de installaties waarvoor dergelijke uitgaven werden gedaan. Onder geactiveerde ecologische uitgaven

dienen die uitgaven verstaan welke bestemd zijn om duurzaam bij te dragen tot de activiteit van de onderneming en welke ofwel betrekking hebben op verhoogde milieuvoordelen en die het bestaan van de activa van de onderneming verlengen door de capaciteit te verhogen of door de veiligheid of de doeltreffendheid te verbeteren, ofwel toelaten een milieuverontreiniging te beperken of te voorkomen die zou kunnen veroorzaakt worden door toekomstige activiteiten.

Er moeten systematisch aanvullende of uitzonderlijke afschrijvingen geboekt worden indien ingevolge hun technische ontarding of wegens de wijziging van economische of technologische omstandigheden de boekhoudkundige waarde van de vaste activa hoger is dan hun gebruikswaarde voor de onderneming.

De op de materiële vaste activa geboekte afschrijvingen mogen slechts worden teruggenomen wanneer blijkt dat het tevoren toegepaste afschrijvingsplan, wegens gewijzigde economische of technologische omstandigheden, een te snelle afschrijving tot gevolg heeft gehad.

De materiële vaste activa die buiten gebruik gesteld zijn of die niet meer op duurzame wijze worden aangewend voor de activiteit van de onderneming, maken desgevallend het voorwerp uit van een uitzonderlijke afschrijving om de waardering ervan af te stemmen op de vermoedelijke realisatiewaarde ervan.

Het afschrijfbaar bedrag is de kostprijs van de activa, verminderd met de residuele waarde ervan, voor zover deze laatste op vrij betrouwbare wijze kan bepaald worden.

1.2.4. FINANCIËLE VASTE ACTIVA

Financiële vaste activa omvatten de deelnemingen in andere vennootschappen met als doel hun exploitatie voort te zetten of te ondersteunen, de op lange termijn ter beschikking gestelde vorderingen om de activiteit van die vennootschappen duurzaam te ondersteunen, de aandelen die geen deelneming vormen, en de borgtochten in contanten gestort als permanente waarborg.

Levensduur

Aard van het actief	Afschrijvingsduur			
	In exploitatie		Buiten exploitatie	
	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum
	N. afschrijfbaar	N. afschrijfbaar	N. afschrijfbaar	N. afschrijfbaar
Terreinen				
Gebouwen	10	50	5	50
Kunstwerken	50	120	1	120
Installaties van de baan	1	100	1	100
Installaties electriciteit & signalisatie	15	22	8	22
Installaties telecommunicatie	8	20	1	1
Bovenleidingen en tractie-onderstation	20	20	20	30
Werkplaatsinstallaties	20	20	20	20
Materieel	1	10	1	10
Spoorvervoermaterieel	7	35	1	35
Wegvervoermaterieel	4	15	1	6
Containers	10	10	10	10
Woongebouwen	nvt.	nvt.	50	50

De financiële vaste activa worden gewaardeerd tegen de aanschaffingswaarde ervan. Desgevallend worden ze gecorrigeerd met eventuele waardeverminderingen. De bijkomende onkosten met betrekking tot de aanschaffing ervan worden rechtstreeks als kosten geboekt.

Voor elke deelneming worden de effecten waaruit ze bestaat, beschouwd als vervangbare activa: na elke aanschaffing wordt voor die effecten een gemiddelde waarde herberekend door de totale aanschaffingswaarde te delen door het totaal aantal effecten in portefeuille.

Wanneer de aanschaffingsprijs van een deelneming in vreemde valuta is uitgedrukt, is de aanschaffingswaarde waarvoor ze in de rekeningen ingeschreven wordt, de aanschaffingswaarde ervan in euro, namelijk het bedrag dat voortvloeit uit de toepassing van de omrekeningskoers op de aanschaffingsdatum. Wanneer de bedragen opgevraagd worden, wordt de stortingsverplichting herschat tegen de op die datum geldende omrekeningskoers, waarbij de tegenwaarde van het vastgesteld omrekeningsverschil wordt geboekt bij de aanschaffingswaarde van de financiële vaste activa.

De door vorderingen vertegenwoordigde financiële vaste activa worden gewaardeerd tegen de nominale waarde ervan, met eventuele toepassing van de omrekeningskoers bij de aanschaffing op het in vreemde valuta uitgedrukt bedrag.

In geval na de aanschaffing er een duurzame wijziging optreedt, wordt voor de deelneming overgegaan tot een individueel bepaalde waardevermindering. De duurzame aard van de ontwaarding wordt beoordeeld in functie van de evolutie van de marktwaarde of de intrinsieke waarde.

Om het bedrag van de te boeken waardevermindering te bepalen, worden de volgende modaliteiten toegepast:

- indien bij een aanschaffing het verschil tussen de boekwaarde van de deelneming en het proportioneel aandeel van het eigen vermogen van de betrokken onderneming lager is dan 250 000,00 €, wordt er voor het nodige bedrag een waardevermindering doorgevoerd in het jaar dat volgt op de aanschaffing. Voor de latere jaren wordt iedere negatieve schommeling van het eigen vermogen onmiddellijk als waardevermindering geboekt;

- indien bij de aanschaffing het verschil tussen de boekwaarde van de deelnemingen en het proportioneel aandeel van het eigen vermogen van de betrokken onderneming begrepen is tussen 250 000,00 € en 1 250 000,00 € of indien de onderneming niet geïntegreerd is in een subgroep waar synergieën tussen vennootschappen bestaan, wordt er voor minstens 25%, jaarlijks vanaf het jaar dat volgt op de aanschaffing, overgegaan tot een waardevermindering die gelijk is aan het verschil, jaarlijks gecorrigeerd met de evolutie van het eigen vermogen. Na boeking van de waardevermindering voor 100% wordt iedere negatieve schommeling van het eigen vermogen onmiddellijk als waardevermindering geboekt;

- indien bij een aanschaffing het verschil tussen de boekwaarde van de deelnemingen en het proportioneel aandeel van het eigen vermogen van de betrokken onderneming hoger is dan 1 250 000,00 € of indien de onderneming geïntegreerd is in een subgroep waar synergieën tussen vennootschappen bestaan, wordt er ten belope van 7,14%, jaarlijks vanaf het jaar dat volgt op de aanschaffing, overgegaan tot een waardevermindering die gelijk is aan het verschil, jaarlijks gecorrigeerd met de evolutie van het eigen vermogen. Na boeking van de waardevermindering voor 100% wordt iedere negatieve schommeling van het eigen vermogen onmiddellijk als waardevermindering geboekt;
- indien de omzet van de vennootschappen waarin de financiële vaste activa gehouden worden, hoofdzakelijk gerealiseerd wordt met de moedervennootschap, worden de waardeverminderingen geboekt in functie van de gebruikswaarde van deze vaste activa voor de activiteiten van de moedervennootschap;
- voor de financiële activa waarvoor er een liquide financiële markt bestaat en waarvoor de vennootschap geen invloed van betekenis kan uitoefenen op die markt, worden de waardeverminderingen geboekt indien het verschil tussen de aanschaffingsprijs van die activa en hun gemiddelde maandelijkse beurswaarde van het vorige jaar beduidend positief is. In geval van beduidend positief verschil is de te boeken waardevermindering gelijk aan dit verschil.

De door vorderingen vertegenwoordigde financiële vaste activa ondergaan een waardevermindering indien er voor het geheel of een gedeelte van de vordering onzekerheid bestaat over de betaling hiervan op de vervaldag.

1.2.5. VORDERINGEN OP MEER DAN 1 JAAR

De vorderingen worden gewaardeerd tegen de nominale waarde ervan, met uitzondering van de vorderingen in de vorm van vastrentende effecten, die gewaardeerd worden tegen de aanschaffingswaarde ervan.

Op de vorderingen worden waardeverminderingen toegepast zo er voor het geheel of een gedeelte van de vordering onzekerheid bestaat over de betaling hiervan op de vervaldag.

1.2.6. VOORRADEN EN BESTELLINGEN IN UITVOERING

De voorraden worden gewaardeerd aan het laagste bedrag tussen de kostprijs en de netto realisatiewaarde, namelijk de in het normaal verloop van de activiteit geraamde verkoopprijs, verminderd met de geraamde kosten voor de voltooiing en met de geraamde kosten die noodzakelijk zijn om de verkoop te realiseren.

De kostprijs van de voorraden omvat alle aanschaffings- en verwerkingskosten, vermeerderd met de andere aangegane kosten om de voorraden te brengen op de plaats waar en in de staat waarin ze zich bevinden.

De goederen in bewerking en bestellingen in uitvoering worden gewaardeerd tegen de vervaardigingsprijs ervan.

Sommige magazijnstukken ondergaan periodiek waardeverminderingen ingevolge het regelmatig onderzoek van de staat ervan door de betrokken technische diensten.

De families voorraadartikelen die geen duidelijke rechtstreekse band met de materiële vaste activa hebben, ondergaan een waardevermindering wanneer ze minstens één jaar zonder beweging blijven. Het op de waarde van de artikelen toegepast waardeverminderingpercentage wordt bepaald in functie van de gekende rotatiesnelheid van de voorraad.

Voor de artikelenfamilies die een rechtstreekse band met duidelijk geïdentificeerde materiële vaste activa hebben, wordt er een waardevermindering berekend die strikt evenredig is met de reeds op de vaste activa geboekte afschrijving.

Voor de bestellingen in uitvoering worden er waardeverminderingen geboekt:

- als hun vervaardigingsprijs, vermeerderd met het geraamd bedrag van de erop betrekking hebbende kosten die nog moeten gemaakt worden, hoger is dan, naar gelang het geval, de netto verkoopprijs ervan op de afsluitingsdatum of de in de contracten voorziene kostprijs;
- ten belope van respectievelijk 50 en 100% indien de uitvoeringsdatum ervan de facturatiedatum met één of twee jaar overschrijdt, waarbij de eventuele reeds geïnde voorschotten evenwel in aanmerking worden genomen.

1.2.7. VORDERINGEN OP TEN HOOGSTE ÉÉN JAAR

De vorderingen worden geboekt tegen de nominale waarde ervan, behalve de vorderingen in de vorm van vastrentende effecten, die gewaardeerd worden tegen de aanschaffingswaarde ervan.

Op de vorderingen worden waardeverminderingen toegepast indien er voor het geheel of een gedeelte van de vordering onzekerheid bestaat over de terugbetaling hiervan op de vervaldag. De verminderingen worden berekend volgens de volgende principes:

- ongevallengeschillen die de tussenkomst van de juridische dienst vergen: de waardevermindering is gelijk aan het gemiddeld verlies van de laatste 5 boekjaren, gedeeld door het gemiddeld saldo van de dubieuze vorderingen van de laatste 5 boekjaren, dit alles vermenigvuldigd met het saldo op het einde van de maand december van het desbetreffende jaar;

- waardeverminderingen tegen 100% voor op derden geopende vorderingen die de tussenkomst van de juridische dienst vergen, behalve als ze onder de “ongevalgeschillen” vallen;
- voor de overige vorderingen, met inbegrip van die op de Staat, de spoornetten en de internationale spoorvervoerorganismen, een waardevermindering die overeenstemt met 50% van het bedrag van de vordering indien deze sinds meer dan één jaar eisbaar is; dit percentage wordt na twee jaar op 100% gebracht, rekening houdend met eventueel gefactureerde voorschotten;
- indien specifieke informatie zulks rechtvaardigt, worden er nog aanvullende waardeverminderingen geboekt of teruggenomen op een specifiek actief.

1.2.8. GELDBELEGGINGEN

De geldbeleggingen worden gewaardeerd tegen het laagste bedrag tussen hun aanschaffingswaarde en de marktwaarde.

Voor de door inbreng verworven activa is de waarde de in de akte bepaalde prijs. Indien deze conventionele waarde echter lager is dan de marktwaarde van de ingebrachte activa, stemt de aanschaffingswaarde overeen met deze hogere marktwaarde.

Voor de vastrentende effecten, indien er een verschil bestaat tussen de aanschaffingswaarde en de terugbetalingswaarde, wordt dit verschil pro rata temporis over de resterende looptijd van de effecten als resultaat geboekt als bestanddeel van de interesten die deze effecten opleveren, en naargelang het geval in meerdering of in mindering van de aanschaffingsprijs van de effecten gebracht, waarbij de boeking als resultaat gebeurt op geactualiseerde basis.

Voor de in vreemde valuta uitgedrukte beleggingen wordt de aanschaffingswaarde omgerekend op

basis van de laatste indicatieve wisselkoers gepubliceerd door de Nationale Bank van België.

De geldbeleggingen die in de nabije toekomst zullen gerealiseerd worden, ondergaan de nodige waardeverminderingen indien op het einde van het boekjaar de raming van hun realisatiewaarde lager is dan hun aanschaffingsprijs.

Er worden waardeverminderingen toegepast al naargelang de wederafstandswaarde of realisatiewaarde gekend of onbekend is.

Ingeval de wederafstandswaarde of realisatiewaarde bekend is, wordt er een waardevermindering geboekt die gelijk is aan het positief verschil tussen de aanschaffingswaarde en de wederafstands- of realisatiewaarde.

Ingeval de wederafstands- of realisatiewaarde onbekend is, zijn er twee gevallen:

- als er een liquide financiële markt bestaat en als de vennootschap geen invloed van betekenis kan uitoefenen op die markt, wordt er een waardevermindering geboekt om de boekwaarde van die activa terug te brengen tot het niveau van hun beurswaarde, vastgesteld op basis van de notering van de laatste dag van het boekjaar;
- als er geen liquide financiële markt bestaat of als de vennootschap een invloed van betekenis kan uitoefenen op die markt, wordt er een waardevermindering geboekt om de boekwaarde van die activa terug te brengen tot het laagste niveau tussen enerzijds het aandeel in het eigen vermogen van de onderneming, bepaald op basis van de laatste gekende jaarrekening, en anderzijds de beurswaarde, vastgesteld op basis van de notering van de laatste dag van het boekjaar.

Wanneer de waardeverminderingen niet meer gerechtvaardigd zijn worden ze teruggenomen.

1.2.9. LIQUIDE MIDDELEN

De liquide middelen worden geboekt tegen de nominale waarde ervan.

Er wordt een gepaste waardevermindering geboekt wanneer de realisatiewaarde op de afsluitingsdatum van het boekjaar lager is dan de nominale waarde.

1.2.10. OVERLOPENDE REKENINGEN AAN DE ACTIEFZIJDE

De over te dragen kosten en de verkregen opbrengsten worden gewaardeerd tegen de aanschaffingswaarde ervan. Voor de opbrengsten wordt er rekening gehouden met de vermoedelijke inbaarheid ervan.

1.2.11. KAPITAAL

De aandelen die het kapitaal vertegenwoordigen, worden gewaardeerd tegen hun nominale waarde.

1.2.12. HERWAARDERINGSMEERWAARDEN

De herwaarderingsmeerwaarden worden geboekt tegen de nominale waarde ervan en betreffen slechts de positieve verschillen tussen de raming door een expert van het museummaterieel en de kunstwerken en de nettoboekwaarde van deze activa.

Ingeval van latere minderwaarde van de geherwaardeerde activa wordt de geboekte meerwaarde afgeboekt ten belope van het nog niet afgeschreven bedrag.

1.2.13. RESERVES

De reserves worden gewaardeerd tegen de nominale waarde ervan.

1.2.14. KAPITAALSUBSIDIES

De kapitaalsubsidies worden geboekt tegen de nominale waarde ervan.

De kapitaalsubsidies worden lineair afgeschreven tegen hetzelfde ritme als die immateriële en materiële vaste activa die ermee gefinancierd werden.

1.2.15. VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN

De risico's en kosten waarvoor een voorziening wordt gevormd, worden geval per geval geraamd op basis van de ter kennis van de vennootschap gebrachte elementen, met inachtneming van de criteria van voorzichtigheid, oprechtheid en goede trouw.

Bijzondere gevallen betreffen de voorzieningen voor ongevallen-, insolventie- en diverse risico's, voorzieningen voor milieugebonden bedrijfskosten en voorzieningen voor met leasing en soortgelijke rechten verworven materiële vaste activa.

1.2.16. SCHULDEN OP MEER DAN ÉÉN JAAR EN OP TEN HOOGSTE ÉÉN JAAR

De schulden worden geboekt tegen de nominale waarde ervan.

De schulden vertegenwoordigd door vastrentende effecten worden gewaardeerd tegen de aanschaffingswaarde ervan. Wanneer echter de actuariële kost ervan, berekend bij de uitgifte, rekening houdend met de terugbetaling ervan op de vervaldag, verschilt van de nominale kost ervan, wordt het verschil tussen de aanschaffingswaarde en de terugbetalingswaarde pro rata temporis bij de resultaten geboekt over de nog resterende looptijd van de effecten, als bestanddeel van de kost van deze effecten, en naar gelang het geval geboekt als verhoging of vermindering van de aanschaffingswaarde van de effecten (op actuariële basis).

De schulden die geen intresten opleveren of die een abnormaal lage rentevoet hebben, worden aan passiefzijde geboekt tegen de nominale waarde ervan. Deze boeking gaat vergezeld van de boeking op de overlopende rekening van de activa en de boeking bij de resultaten pro rata temporis op basis van de samengestelde intrest, van het disconto berekend tegen de marktrentevoet, wanneer deze schulden tot aan hun vervaldag nog meer dan één jaar lopen ofwel betrekking hebben op bedragen die als kosten op de resultatenrekening werden geboekt.

1.2.17. OVERLOPENDE REKENINGEN AAN PASSIEFZIJD

De toe te rekenen kosten en over te dragen opbrengsten worden geboekt tegen hun nominale waarde.

2. STAAT VAN DE OPRICHTINGSKOSTEN

bedragen in €	
Nettoboekwaarde per einde van het vorige boekjaar	97 210,95
Mutaties tijdens het boekjaar:	
Afschrijvingen	- 52 839,16
Nettoboekwaarde per einde van het boekjaar	44 371,79
Waarvan: Kosten van oprichting of kapitaalsverhoging, kosten bij uitgifte van leningen, disagio en andere oprichtingskosten	44 371,79

3. STAAT VAN IMMATERIËLE VASTE ACTIVA

bedragen in €	
	Concessies, octrooien, licenties, enz
A. Aanschaffingswaarde	
Per einde van het boekjaar	1 396 393 402,85
Mutaties tijdens het boekjaar:	
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	13 503 285,58
Per einde van het boekjaar	1 409 896 688,43
C. Afschrijvingen en waardeverminderingen	
Per einde van het boekjaar	45 998 782,92
Mutaties tijdens het boekjaar:	
Geboekt	15 722 271,54
Overboekingen van een post naar een andere	-933 743,66
Per einde van het boekjaar	60 787 310,75
D. Nettoboekwaarde per einde van het boekjaar	1 349 109 377,68

4. STAAT VAN DE MATERIËLE VASTE ACTIVA

bedragen in €			
	Terreinen en gebouwen	Installaties, machines en uitrusting	Meubilair en rollend materieel
A. Aanschaffingswaarde			
Per einde van het vorige boekjaar	434 808 696,37	1 276 743 886,42	122 695 300,48
Mutaties tijdens het boekjaar:			
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	20 331 165,98	10 431 986,54	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	-26 085 517,49	-11 790 574,94	-2 632 604,40
Overboekingen van een post naar een andere	146 518 133,75	332 746 846,13	-1 459 373,84
Per einde van het boekjaar	575 572 478,61	1 608 132 144,15	118 603 322,24
C. Afschrijvingen en waardeverminderingen			
Per einde van het vorige boekjaar	63 208 769,93	560 736 213,55	103 132 058,84
Mutaties tijdens het boekjaar:			
Geboekt	10 835 463,20	71 317 453,00	2 649 299,87
Teruggenomen want overtollig	-20 515,28	-1 466 373,88	-5,88
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	-3 522 049,92	-4 797 299,06	-2 582 020,81
Overboekingen van een post naar een andere	902,20	3 121 772,15	-4 500 831,07
Per einde van het boekjaar	70 502 570,13	628 911 765,76	98 698 500,95
D. Nettoboekwaarde per einde van het boekjaar	505 069 908,48	979 220 378,39	19 904 821,29

bedragen in €

	Overige materiële vaste activa	Activa in aanbouw en vooruitbetalingen
A. Aanschaffingswaarde		
Per einde van het vorige boekjaar	223 820 754,45	1 681 333 640,92
Mutaties tijdens het boekjaar:		
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	5 591 945,98	719 038 908,51
Overdrachten en buitengebruikstellingen	-1 572 094,42	
Overboekingen van een post naar een andere	-36 024 343,23	-441 781 262,81
Per einde van het boekjaar	191 816 262,78	1 958 591 286,62
C. Afschrijvingen en waardeverminderingen		
Per einde van het vorige boekjaar	11 918 420,22	
Mutaties tijdens het boekjaar:		
Geboekt	888 641,64	
Teruggenomen want overtollig	-343,42	
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	-144 985,19	
Overboekingen van een post naar een andere	2 311 900,38	
Per einde van het boekjaar	14 973 633,63	
D. Nettoboekwaarde per einde van het boekjaar	176 842 629,15	1 958 591 286,62

5. STAAT VAN DE FINANCIËLE VASTE ACTIVA

bedragen in €		
	Verbonden ondernemingen	Andere ondernemingen
1. Deelnemingen en aandelen		
A. Aanschaffingswaarde		
Per einde van het vorige boekjaar	3 284 093,42	750,00
Mutaties tijdens het boekjaar:		
Aanschaffingen		
Per einde van het boekjaar	3 284 093,42	750,00
C. Waardeverminderingen		
Per einde van het vorige boekjaar	616 199,93	
Mutaties tijdens het boekjaar:		
Teruggenomen want overtollig	-96 281,28	
Per einde van het boekjaar	519 918,65	
Nettoboekwaarde per einde van het boekjaar	2 764 174,77	750,00
2. Vorderingen		
Nettoboekwaarde per einde van het vorige boekjaar	750 000,00	508,18
Mutaties tijdens het boekjaar:		
Toevoegingen		
Terugbetalingen	-150 000,00	
Nettoboekwaarde per einde van het boekjaar	600 000,00	508,18

6. VOORRADEN EN BESTELLINGEN IN UITVOERING

bedragen in €

Analyse van de voorraden

Speciale voorraadartikelen voor de infrastructuur	119 812 102,68
Waardeverminderingen op speciale voorraadartikelen voor de infrastructuur	-19 528 268,08
Nog niet verbruikte voorraadartikelen op werven	25 239 140,44
Fabricaties	14 202 843,70
Algemene voorraadartikelen	25 784 241,70
Speciale voorraadartikelen voor het vervoersmaterieel	1 077 481,11
Vaste en vloeibare brandstoffen	315 120,08
Terug te bezorgen verpakking	447 475,61
Waardeverminderingen op voorraadartikelen andere dan speciale artikelen voor de infrastructuur	-2 494 578,19
Vooruitbetalingen	2 343 911,39
Bestellingen in uitvoering	3 262 098,02
Waardeverminderingen	-535 031,51

7. GELDBELEGGINGEN EN OVERIGE BELEGGINGEN

bedragen in €

Vastrentende effecten	150 000,00
Termijnrekeningen bij kredietinstellingen	1 212 000,00
- hoogstens één maand	1 212 000,00
Hierboven niet-opgenomen overige beleggingen	574 560 000,00

De beschikbare thesaurie is enerzijds in het raam van een cashpooling belegd bij de NMBS-Holding (rubriek "hierboven niet-opgenomen overige beleggingen"), en anderzijds gedeponneerd bij financiële instellingen.

8. OVERLOPENDE REKENINGEN VAN HET ACTIEF

bedragen in €	
Over te dragen kosten	27 171 121,59
Voorafbetaalde jaarpremie 2008 voor het personeel	25 233 419,52
Voorschot voor de tractie-energie	1 235 000,00
Verzekeringspremies	460 746,49
Financiële rating	42 583,33
Kosten Controle- en Toezichtsorgaan	199 372,25
Verkregen opbrengsten	1 882 308,70
Intresten	1 882 308,70

9. STAAT VAN HET KAPITAAL

Bedragen in €		
	Bedragen in €	Aantal aandelen
A. Maatschappelijk kapitaal		
1. Geplaatst kapitaal		
Per einde van het vorige boekjaar	1 450 061 500,00	
Wijzigingen tijdens het boekjaar		
- kapitaalsverhoging	205 418 000,00	
- overdracht naar kapitaalsubsidies	-51 354 500,00	
Per einde van het boekjaar	1 604 125 000,00	
2. Samenstelling van het kapitaal		
2.1. Soorten aandelen		
Aandelen op naam zonder nominale waarde	1 604 125 000,00	16 554 795
3. Niet-gestort kapitaal		
Niet-opgevraagd kapitaal	154 063 500,00	
Aandeelhouders die nog moeten volstorten	154 063 500,00	
- NMBS-Holding		

10. VOORZIENINGEN VOOR GROOT ONDERHOUD

bedragen in €	
	Voorzieningen voor groot onderhoud
Per einde van het vorige boekjaar	6 995 968,90
Toevoeging	7 257 783,69
Per einde van het boekjaar	14 253 752,59

11. VOORZIENINGEN VOOR LEEFMILIEU

bedragen in €		
	Voorzieningen voor bodemsanering	andere voorzieningen voor bescherming milieu
Per einde van het vorige boekjaar	31 497 274,96	2 344 400,00
Toevoeging	5 311 681,51	-1 764 524,00
Per einde van het boekjaar	36 808 956,47	579 876,00

De toename van de provisie voor de bodemsanering is het gevolg van enerzijds nieuwe verontreinigingen voor een totaal bedrag van 5 499 861,00 €.

Anderzijds leiden betere meetmethodes tot betere ramingen, wat aanleiding gaf tot een vermindering in de provisies voor 188 179,49 €

De andere voorziening ter bescherming van het leefmilieu betreffen integraal de opruiming van houtafval, van dwarsliggers en van houtstukken verspreid over het ganse spoorwegnet.

De terugneming voor de provisie ter bescherming van het leefmilieu is het gevolg van een sterke daling in de prijs op de internationale markten.

12. VOORZIENINGEN VOOR OVERIGE RISICO'S EN KOSTEN

bedragen in €	
Vorzieningen voor overige risico's en kosten	
Per einde van het vorige boekjaar	40 433 937,53
Toevoeging	-1 917 785,83
Per einde van het boekjaar	38 516 151,70

De voorzieningen voor overige risico's en kosten dekken de niet verzekerde risico's op activa, de hangende juridische geschillen en de herstructureringskosten van de werkplaats Schaarbeek.

13. OVERLOPENDE REKENINGEN VAN HET PASSIEF

Bedragen in €	
Toe te rekenen kosten	64 841 769,61
Vakantiegeld en premies personeel	64 355 831,43
Diversen	485 938,18
Over te dragen opbrengsten	107 987 140,82
Infrastructuurvergoeding	97 837 514,52
Tussenkost van derden voor investeringswerken	10 149 626,30

14. NIET IN DE BALANS OPGENOMEN RECHTEN EN VERPLICHTINGEN

Bedragen in €	
Belangrijke verplichtingen tot aankoop van vaste activa	
- materiële vaste activa (voor spoorinfrastructuur)	586 849 375,00

15. BETREKKINGEN MET DE VERBONDEN ONDERNEMINGEN EN DE ONDERNEMINGEN WAARMEE EEN DEELNEMINGSVERHOUDING BESTAAT

bedragen in €		
	2007	2006
1. Financiële vaste activa	3 364 174,77	3 417 893,49
Deelnemingen	2 764 174,77	2 667 893,49
Vorderingen: andere	600 000,00	750 000,00
2. Vorderingen	187 117 033,32	385 376 820,96
Op meer dan één jaar	7 775 154,90	7 830 005,47
Op hoogstens één jaar	179 341 878,42	377 546 815,49
3. Geldbeleggingen	574 710 000,00	224 576 000,00
Vorderingen	574 710 000,00	224 576 000,00
4. Schulden	183 117 354,00	177 131 407,64
Op meer dan één jaar	472 983,50	508 016,27
Op hoogstens één jaar	182 644 369,85	176 623 391,37
7. Financiële resultaten	17 249 805,58	8 732 796,79
Opbrengsten uit financiële vaste activa	43 582,50	51 817,50
Opbrengsten uit vlottende activa	17 205 325,92	8 680 894,29
Kosten van schulden	897,16	85,00

16. SOCIALE BALANS

De vennootschap dient geen sociale balans neer te leggen bij de Nationale Bank van België omdat Infrabel over geen eigen personeel beschikt. Het nodige personeel, statutair of contractueel, wordt gedetacheerd vanuit de NMBS-Holding.

Per 31/12/2007 werden, uitgedrukt in voltijdse eenheden, vanuit de NMBS-Holding 12 266 werknemers gedetacheerd.

VERSLAG VAN HET COLLEGE VAN COMMISSARISSEN OVER DE JAARREKENING AFGESLOTEN PER 31 DECEMBER 2007

Mevrouwen,
Mijne Heren,

Overeenkomstig de wettelijke en statutaire bepalingen, en meer bepaald de artikelen 143 en 144 van het Wetboek van vennootschappen, die krachtens artikel 37 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven van toepassing zijn op Infrabel, naamloze vennootschap van publiek recht, heeft het College van Commissarissen de eer U verslag uit te brengen over de uitvoering van zijn mandaat voor het boekjaar 2007. Het verslag omvat zijn oordeel over de jaarrekening evenals de vereiste bijkomende vermeldingen en inlichtingen.

1. Verklaring over de jaarrekening zonder voorbehoud

Het College van Commissarissen heeft de controle uitgevoerd van de jaarrekening over het boekjaar afgesloten op 31 december 2007, opgesteld op basis van het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel, met een balanstotaal van 6 203 955 692,73 EUR en waarvan de resultatenrekening afsluit met een winst van het boekjaar van 65 872 152,07 EUR.

Het opstellen van de jaarrekening valt onder de verantwoordelijkheid van het bestuursorgaan. Deze verantwoordelijkheid omvat onder meer: het opzetten, implementeren en in stand houden van een interne controle met betrekking tot het opstellen en de getrouwe weergave van de jaarrekening die geen afwijkingen van materieel belang, als gevolg van fraude of het maken van fouten, bevat; het kiezen en toepassen van geschikte waarderingsregels; en het maken van boekhoudkundige ramingen die onder de gegeven omstandigheden redelijk zijn.

Het is de verantwoordelijkheid van het College van Commissarissen een oordeel over deze jaarrekening tot uitdrukking te brengen op basis van zijn controle. Het College van Commissarissen heeft zijn controle uitgevoerd overeenkomstig de wettelijke bepalingen en volgens de in België geldende controlenormen. Deze controlenormen vereisen dat de controle zo wordt georganiseerd en uitgevoerd dat een redelijke

mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang, als gevolg van fraude of van het maken van fouten, bevat.

Overeenkomstig de voornoemde controlenormen, heeft het College van Commissarissen rekening gehouden met de administratieve en boekhoudkundige organisatie van de vennootschap, alsook met haar procedures van interne controle. Het College van Commissarissen heeft van de verantwoordelijken en van het bestuursorgaan van de vennootschap de voor zijn controles vereiste ophelderingen en inlichtingen verkregen. Het College van Commissarissen heeft op basis van steekproeven de verantwoording onderzocht van de bedragen opgenomen in de jaarrekening. Het heeft de gegrondheid van de waarderingsregels, de redelijkheid van de betekenisvolle boekhoudkundige ramingen gemaakt door de vennootschap, alsook de voorstelling van de jaarrekening als geheel beoordeeld. Het College van Commissarissen is van mening dat deze werkzaamheden een redelijke basis vormen voor het uitbrengen van zijn oordeel.

Naar het oordeel van het College van Commissarissen geeft de jaarrekening afgesloten op 31 december 2007 een getrouw beeld van het vermogen, de financiële toestand en van de resultaten van de vennootschap, in overeenstemming met het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel.

2. Bijkomende vermeldingen en inlichtingen

Het opstellen van het jaarverslag, alsook het naleven door de vennootschap van het Wetboek van vennootschappen en van de statuten vallen onder de verantwoordelijkheid van het bestuursorgaan.

Het is de verantwoordelijkheid van het College van Commissarissen om in zijn verslag de volgende bijkomende vermeldingen en inlichtingen op te nemen die niet van aard zijn om de draagwijdte van zijn verklaring over de jaarrekening te wijzigen:

- Het jaarverslag bevat de door de wet vereiste inlichtingen en stemt overeen met de jaarrekening. Het College van Commissarissen kan zich echter niet uitspreken over de beschrijving van de voornaamste risico's en onzekerheden waarmee de vennootschap

wordt geconfronteerd, alsook van haar positie, haar voorzienbare evolutie of de aanmerkelijke invloed van bepaalde feiten op haar toekomstige ontwikkeling. Het College van Commissarissen kan evenwel bevestigen dat de verstrekte gegevens geen onmiskenbare inconsistenties vertonen met de informatie waarover het beschikt in het kader van zijn mandaat.

- Onverminderd formele aspecten van ondergeschikt belang, werd de boekhouding gevoerd overeenkomstig de in België van toepassing zijnde wettelijke en bestuursrechtelijke voorschriften.
- Het College van Commissarissen dient u geen verichtingen of beslissingen mede te delen die in overtreding met de statuten, het Wetboek van vennootschappen of met de wet van 21 maart 1991 zijn gedaan of genomen.
- In de buitengewone algemene vergadering van 16 juli 2007 werd beslist tot een kapitaalsverhoging van 205 418 000,00 EUR, onderschreven door de NMBS-Holding, en tot een wijziging van de statuten waarmee het maatschappelijk kapitaal werd vastgesteld op 1 655 479 500,00 EUR. Die kapitaalsverhoging werd volstort tot een bedrag van 51 354 500,00 EUR.
- In toepassing van artikel 355 van de wet van 20 juli 2006 houdende diverse bepalingen werd tegelijk met de volstorting van de kapitaalsverhoging voor een gelijkwaardig bedrag via de balans een overdracht verricht van de rubriek "Kapitaal" naar de rubriek "Kapitaalsubsidies". Ingevolge die wettelijke toepassing bedraagt het maatschappelijk kapitaal volgens de boekhoudgeschreven 1 604 125 000,00 EUR en is bijgevolg verschillend van het in artikel 7 van de statuten vermeld maatschappelijk kapitaal.
- De verwerking van het resultaat die aan de Algemene Vergadering wordt voorgesteld is in overeenstemming met de wettelijke en statutaire bepalingen.

Het College van Commissarissen dankt de bestuursorganen, de directie Financiën en haar diensten voor de samenwerking en de hulp die het heeft gekregen bij de uitvoering van zijn opdracht.

Opgemaakt te Brussel op 5 mei 2008.

Het College van Commissarissen

Het Rekenhof vertegenwoordigd door

M. de Fays
Raadsheer in het Rekenhof

F. Vanstapel
Eerste voorzitter van het Rekenhof

De leden van het Instituut der Bedrijfsrevisoren

Burg. BVBA Michel Delbrouck & C°
Bedrijfsrevisoren
Vertegenwoordigd door
M. Delbrouck
Bedrijfsrevisor

BV NV Van Impe, Mertens & Associates
Bedrijfsrevisoren
Vertegenwoordigd door
H. Van Impe
Bedrijfsrevisor
Voorzitter van het College van Commissarissen

Ondernemingnummer Infrabel
RPR Brussel 0869.763.267

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

Design & productie
www.concerto.be

Foto's
Leo Goossenaerts, Denis Moinil, Philippe Van Gelooven, Éric Brasseur, Concerto