

JAARVERSLAG 2009

INFRABEL

Uw veiligheid en comfort vóór alles!

Het recente treinongeluk te Buizingen heeft begin dit jaar 2010 bruusk het evidente belang van de veiligheid herbevestigd. De veiligheid van het treinverkeer heeft bij Infrabel altijd al bovenaan de agenda gestaan. Jaarlijks gaat daarom niet minder dan 20% van ons totale investeringsbudget exclusief naar de veiligheid van de meer dan 200 miljoen reizigers die jaarlijks van ons spoorwagennet gebruik maken.

In 2009 werkten de medewerkers van Infrabel, doorheen verschillende projecten, verder aan de implementatie van steeds performantere veiligheidssystemen op het spoorwagennet. Hoewel het spoor intrinsiek een van de veiligste transportmiddelen is en ondanks de ontwikkeling van deze veiligheidssystemen, zal een nulrisiconetwerk echter nooit kunnen worden bereikt. Toch zijn wij vastberaden om dag na dag te investeren in uw veiligheid en deze verantwoordelijkheid nemen wij ook in 2010 vol overtuiging op.

Doorheen deze projecten staat de dialoog met onze stakeholders centraal. Wij zijn ervan overtuigd dat de inspraak van onze stakeholders essentieel is om onze dienstverlening maximaal te

enten op uw verwachtingen en behoeften. Zo lanceerde Infrabel in 2009 het product RailTime, dat een steeds groter gamma aan toepassingen biedt om het treinverkeer in real time op te volgen, waar u zich ook bevindt. Ook voerden wij in 2009 grote werkzaamheden uit om het spoor nog beter aan te sluiten op de (lucht)havens. Zo konden we het afgelopen jaar ons volledig afgewerkte hogesnelheidsnet in dienst stellen. Dialoog en transparantie vormen eveneens de rode draad doorheen onze samenwerking met de verschillende vervoersmaatschappijen die op ons spoorwagennet actief zijn en komen de veiligheid en het comfort van de reiziger alleen maar ten goede.

Maar wij hebben nog heel wat uitdagingen aan te gaan. Ondanks



de vele inspanningen die zijn geleverd in het kader van ons actieplan, kunnen wij niet tevreden zijn over de stiptheid van het afgelopen jaar. In 2010 zullen wij daarom verder bouwen aan ons Traffic Managementplan om de regelmaat van het treinverkeer progressief te verbeteren, ondanks de vele infrastructuurwerken die op ons spoorwagennet plaatsvinden. Ook zullen we onze investeringen in veiligheid verder opdrijven.

Onze mobiliteit is niet alleen de draaischijf van de economische activiteiten op wereldschaal, het is tegelijkertijd een onmisbare schakel in onze moderne samenleving. Nu de mobiliteit van vandaag stilaan ontoereikend en zelfs schadelijk wordt voor morgen, dreigt onze maatschappelijke vooruitgang te stikken.

Infrabel heeft dan ook een belangrijke rol te spelen in het herdenken van de mobiliteit van morgen. Met milieuvriendelijke capaciteitsuitbreidingen werken we hieraan.

Het spoor biedt een veelbelovende toekomst voor onze kinderen en kleinkinderen en daarin investeren de medewerkers van Infrabel, jaar na jaar en vol vertrouwen.


Luc Lallemand
 Gedelegeerd bestuurder


Christine Vanderveeren
 Voorzitter raad van bestuur



EEN MILIEUVRIENDELIJK JAARVERSLAG!

Om onze impact op het milieu tot een minimum te herleiden, werd dit jaarverslag met een milieuvriendelijk drukproces geproduceerd.

- Gerealiseerd met gerecycleerd papier
- FSC* gecertificeerde drukkerij
- Alcoholvrij drukproces
- Vegetale inkten
- 100% hernieuwbare energie

* FSC garandeert dat de productie van een product op basis van hout de procedures voor het verantwoord beheer van bossen respecteert.

Infrastructuur op maat van uw behoeften

In het licht van de Europese richtlijnen voor de liberalisering van het spoor werd in januari 2005 de unitaire NMBS gesplitst in 3 onafhankelijke overheidsbedrijven (NV van publiek recht) met elk een eigen gedefinieerd takenpakket.

De NMBS-Holding kreeg hierbij enkele gemeenschappelijke opdrachten en treedt daartoe op als overkoepelende onderneming voor het personeelsbeleid, de informatica, de financiële consolidatie enz. De NMBS, die de historische naam van de unitaire NMBS overnam, staat in voor reizigers- en goederenvervoer, terwijl Infrabel de Belgische spoorweginfrastructuur onder zijn hoede neemt. Infrabel beheert de spoorinfrastructuur, stelt deze ter beschikking van de spoorwegondernemingen en regelt in real time het treinverkeer op het Belgische net.



Guy Vernieuwe

Manager Strategy, International Affairs & IT

“ Gezien de intensievere samenwerking tussen de gewestelijke overheden en Infrabel, legden we de nieuwe gewestregeringen in juni een nota voor met daarin een voorstel van structurele maatregelen om het gezamenlijke werkkader uit te tekenen en verder te verfijnen. In de zomer van 2009 was ons 2^{de} beheerscontract net een jaar van kracht. De federale overheid voerde naar aanleiding van deze verjaardag een evaluatie uit, met een bijzonder positief resultaat. Ook Infrabels optreden in de internationale arena werd positief onthaald, zowel in de debatten over de nieuwe Europese wetgeving als in het kader van initiatieven die mikken op een beter en efficiënter spoorsysteem.

”



Een indrukwekkende verantwoordelijkheid

Als infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwegnet, zorgt Infrabel dag na dag voor een kwaliteitsvol spoorwegnet. Daartoe beheren wij de spoorweginfrastructuur (sporen, steenslag, dwarsliggers, bovenleiding, kunstwerken, ...) en voeren wij de nodige onderhouds- en moderniseringswerken uit, waar nodig. Ons doel? Een optimale spoorweginfrastructuur ter beschikking stellen aan de ondernemingen die transport willen organiseren op het Belgische spoorwegnet.

Daarbij is een eerlijke, niet-discriminatoire toewijzing van de rijpaden ("slots") aan operatoren een essentiële schakel. Elke spoorwegonderneming die goederentransport of reizigersvervoer wenst te organiseren op ons net en die in het bezit is van de nodige veiligheidslicenties en -vergunningen is welkom! Naast het beheer en de verdeling van de rijpaden aan de operatoren, regelt Infrabel alle treinverkeer op zijn net in real time. Met 4453 rijpaden per dag is dit een indrukwekkende verantwoordelijkheid!

3 essentiële schakels, 6 ondersteunende zuilen

Op 31 december 2009 telde onze onderneming 12875 medewerkers, verspreid over 3 directies en 6 algemene diensten. De directie Infrastructuur onderhoudt, moderniseert en bouwt het spoorwegnet verder uit, terwijl de directie Netwerk de organisatie van het treinverkeer in real time onder zijn vleugels heeft genomen. De directie Toegang tot het Net stelt deze infrastructuur dan weer ter beschikking van de spoorwegondernemingen, behandelt hun aanvragen en regelt de vereffening van de infrastructuurvergoeding. Daarnaast volgt deze directie ook de grote investeringsprojecten op.

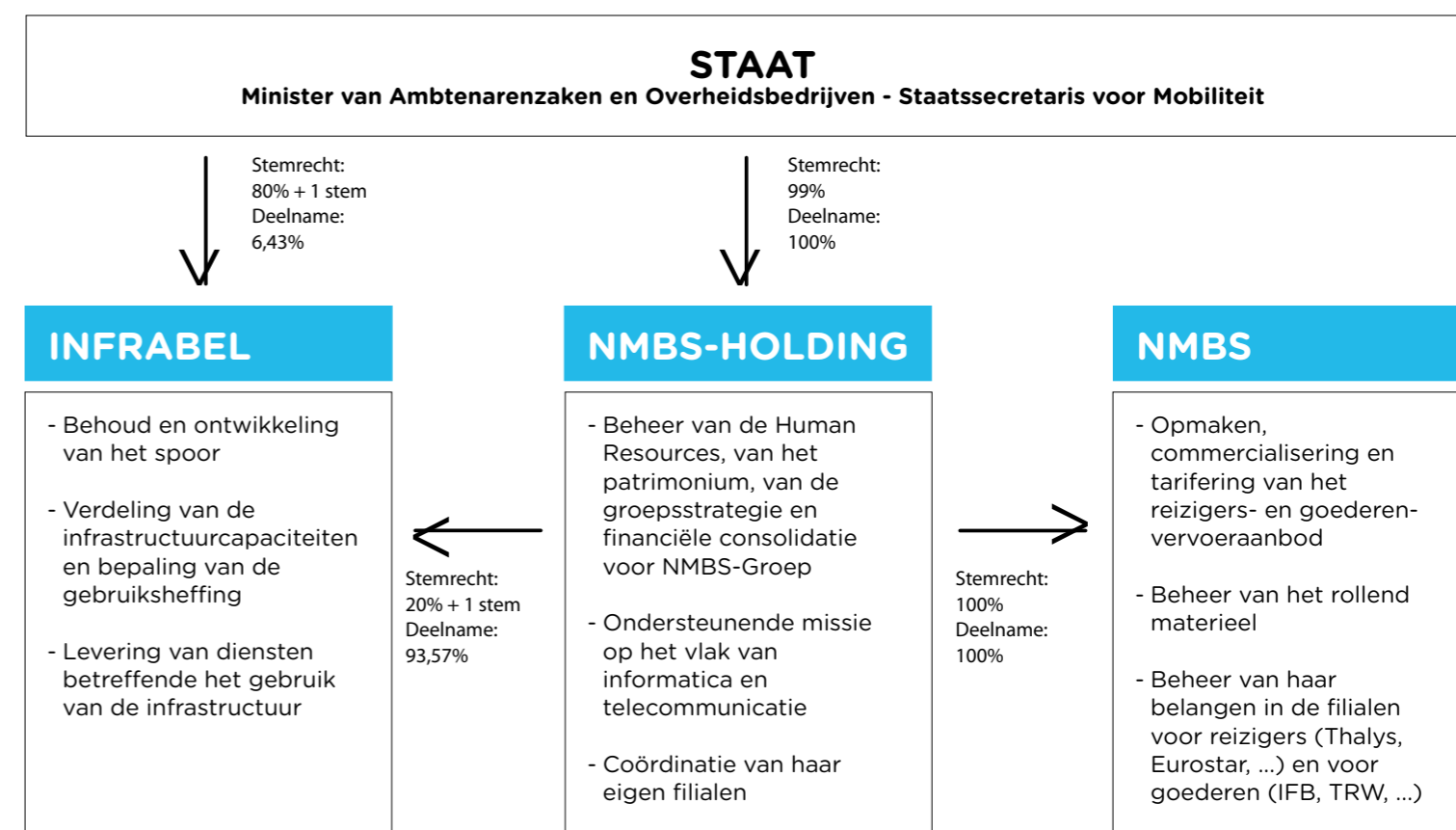
Naast deze duidelijke verdeling van onze kernactiviteiten, zorgen 6 algemene diensten voor een goed bestuur van de onderneming in verschillende domeinen: Human Resources, Finances, Strategy, International Affairs & IT, Corporate & Public Affairs, Procurement en BRIO. Infrabel heeft twee rechtstreekse dochterondernemingen: de NV TUC RAIL en de NV Creosoteercentrum Brussel. TUC RAIL is gespecialiseerd in de spoorwegwereld en meer bepaald in alles wat te maken heeft met de spoorinfrastructuur. TUC RAIL is belast met de aanleg van nieuwe hogesnelheidslijnen, maar ook met andere grote projecten zoals de bouw van het GEN (Gewestelijk Expresnet) of het Diaboloproject, die de luchthaven van Brussels Airport rechtstreeks op het spoorwegnet moet doen aansluiten.

De raad van bestuur is samengesteld uit 8 leden (met taalpariteit)	Christine Vanderveeren Voorzitter van de raad	Jan Kerremans Bestuurder
	Antoine Colpaert Ere-voorzitter en bestuurder	Mieke Offeciers Bestuurder
	Fabienne Gorller Bestuurder	Henry-Jean Gathon Bestuurder
	Laurent Vrijdaghs Bestuurder	Luc Lallemand Gedelegeerd bestuurder
Het directiecomité is samengesteld uit 4 leden	Luc Lallemand Gedelegeerd bestuurder Infrabel	Jean-Marie Raviart Directeur-generaal Infrastructuur
	Eddy Clement Directeur-generaal Netwerk	Luc Vansteenkiste Directeur-generaal Toegang tot het Net

BRIO, een kompas voor onze toekomst!

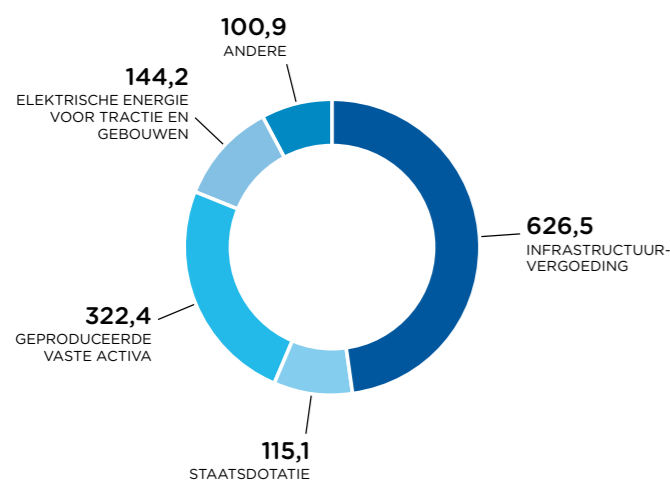
Sinds 2006 werkt Infrabel met een strategisch plan BRIO (Belgian Railway Infrastructure Objectives). Dit strategische plan bevat de visie, de taken, doelstellingen, waarden en prioriteiten van de onderneming. BRIO vormt als het ware ons kompas naar de toekomst toe! In 2008 werd BRIO echter hernieuwd en werden enkele van deze prioriteiten geherdefinieerd tot een BRIO II-plan.

Dit strategische plan werd uitgebreid op basis van uitgebreide besprekingen, zowel extern als intern. Doorheen de 23 prioriteiten die in het BRIO-plan zijn vastgelegd, vormt de ontwikkeling van een transversaal beheer van projecten gericht op concrete engagementen en resultaten de rode draad!

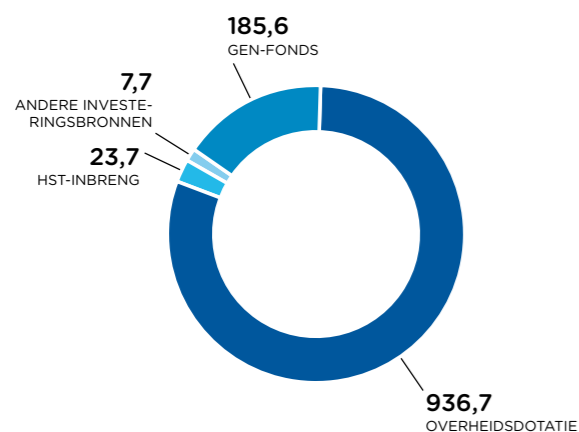


Kerncijfers

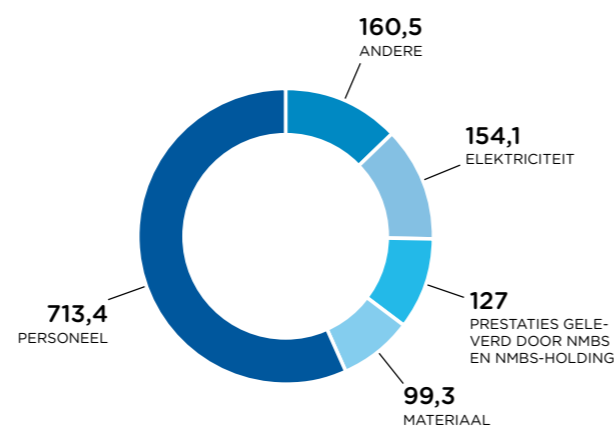
Bedrijfsopbrengsten (in mio €)



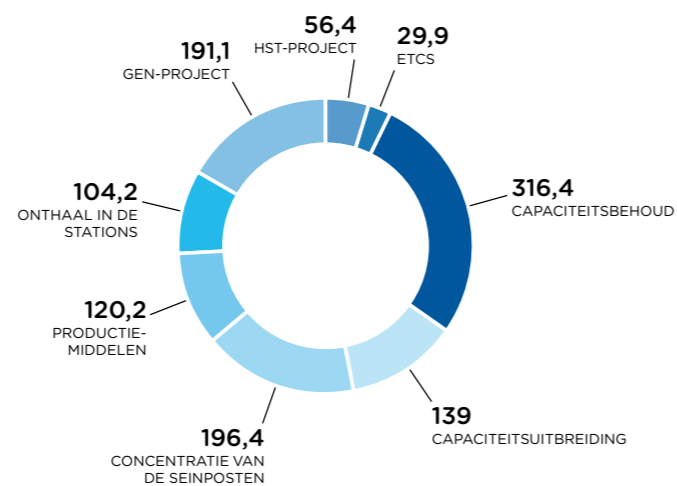
Financiering van de investeringen (in mio €)



Lasten (in mio €)



Gerealiseerde investeringen (in mio €)



op 31/12/2009

PERSONEEL

12 875

MEDEWERKERS

859

VROUWEN

12 016

MANNEN

VERKEER

88,9%

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

3 973

EFFECTIEVE
REIZIGERSRIJPADEN PER DAG

480

EFFECTIEVE
GOEDERENRIJPADEN PER DAG

EBITDA - EBT

(in mio €)

69,61

EBT

55,01

EBITDA

INFRASTRUCTUUR

12 218

WISSELS

3 578

KILOMETER LIJNEN

1 913

OVERWEGEN

223

SEINPOSTEN

1

TRAFFIC CONTROL

4

WERKPLAATSEN

7 163

KUNSTWERKEN

339

ONBEWAAKTE STOPPLAATSEN

01



Uw veiligheid, meer dan ooit onze prioriteit

Sinds de oprichting van Infrabel in 2005, komt veiligheid op de allereerste plaats. Daarom staat veiligheid ook bovenaan de agenda in ons strategische plan BRIO II.

Niet alleen de veiligheid van de reiziger wordt op ieder moment maximaal gegarandeerd, ook die van de medewerkers en de omwonenden is onze eerste zorg. Dankzij de continue modernisering van het net blijven onze installaties voldoen aan de strengste veiligheidsnormen. Maar ook invloeden van buitenaf, die de veiligheid kunnen bedreigen, worden gedetecteerd en systematisch ingedijkt aan de hand van bijkomende veiligheidsmaatregelen. Beter voorkomen dan genezen is hierbij ons motto!



Francky Verbruggen

General Manager Logistiek, Werkplaatsen en Zones

“

In 2009 stelden wij vast dat de positieve trend voor de arbeidsveiligheid zich verder zet. De intensieve opleiding gegeven aan de hiërarchische lijn rond arbeidsveiligheid alsook de inzet van het uitvoerend personeel te velde heeft het aantal incidenten en ongevallen sterk doen dalen. In 2010 willen we deze opleiding arbeidsveiligheid verder uitbreiden om al onze medewerkers te herbevestigen dat de veiligheid onze topprioriteit is. Anderzijds zal Infrabel de komende 5 jaar meer dan 25 miljoen euro investeren in automatische beveiligingssystemen. Concreet zullen onze ploegen bij wisselcomplexen een apparaat kunnen inpluggen dat hen automatisch waarschuwt voor de komst van een trein.

”



1.1. Een uniform veiligheidssysteem

Om de veiligheid van de reizigers op ons net nog te versterken, heeft Infrabel in de loop van het jaar 2009 meer dan 600 seinen uitgerust met de technologie TBL1+, goed voor een dekking van 24% van het globale risico op het net.

Dit treinbeïnvloedingsysteem moet bij het overschrijden van een rood sein of bij een te hoge snelheid van de trein een automatische noodstop veroorzaken, zonder dat de treinbestuurder daarin tussenkomt. Ook de operatoren die actief zijn in België moeten daartoe hun locomotieven met het TBL1+-systeem uitrusten. De volgorde waarin Infrabel zijn infrastructuur met dit veiligheidssysteem uitrust, is gebaseerd op een risicoanalyse in functie van de frequentie van het treinverkeer, het aantal reizigers en de eventuele impact die een incident op die plaats zou betekenen. Plaatsen met een hoge coëfficiënt worden het eerst voorzien van TBL1+.

De uitrusting van het spoorwegnet met het TBL1+-systeem is een tussentijdse stap die Infrabel heeft genomen, in afwachting van het Europese, interoperabele ETCS-systeem, die ervoor zorgt dat de treinbestuurder alle nodige informatie direct aan boord ontvangt. Het ETCS-systeem is al geïmplementeerd op de hogesnelheidslijnen richting Nederland en Duitsland.

Tegen 2013 zal ETCS op alle belangrijke goederenassen geïmplementeerd zijn. Per jaar investeert Infrabel 30 miljoen euro in de installatie van deze systemen.





1.2. Een voet op het spoor ...

Preventie naar het grote publiek toe neemt een sleutelpositie in in het veiligheidsbeleid van Infrabel. In 2009 voerde Infrabel een grootschalige sensibiliseringscampagne rond de gevaren van overwegen en perrons in de stations en onbewaakte stopplaatsen. Deze visuele campagne wees het grote publiek aan de hand van TV-spots, folders en affiches op de gevaren die deze plaatsen op het spoorwagennet kunnen betekenen en herhaalden ook de spelregels voor het veilig oversteken van de sporen. Met 45 ongevallen in 2009 (waarvan 12 dodelijke ongevallen) zijn de overwegen immers nog steeds oorzaak nummer een van ongevallen met derden op het Belgische net. Voor kleuter- en basisscholen werkte Infrabel zelfs een aangepast lessenpakket uit en een grote schoolkalender, met nuttige tips rond veiligheid. Maar preventie alleen volstaat niet om alle risicofactoren progressief weg te nemen.

Daarom probeert Infrabel, samen met de lokale overheden, actief om elk jaar zo veel mogelijk de overwegen die zich in de gemeenten bevinden te vervangen door langswegen en tunnels, om zo alle risico's weg te nemen. Waar de overweg niet kan worden afgeschaft, investeert Infrabel stapsgewijs in de modernisering van de installaties. Jaarlijks investeert Infrabel ongeveer 15 miljoen euro in de afschaffing en beveiliging van overwegen, om zo tegen 2015 het aantal ongevallen met 25% te verminderen. In 2009 werden zo 13 overwegen afgeschaft. De inspanningen werpen duidelijk hun vruchten af: in 2008 vonden 47 ongevallen plaats bij overwegen, in 2007 waren dat er nog 62. Ook voert Infrabel tests uit om radarcontrole te organiseren aan kritieke overwegen.

Om meer algemeen de toegang van derden tot onze installaties zo veel mogelijk te verhinderen, heeft Infrabel een ambitieus actieplan ingevoerd die, na detectie van de probleemzones, maatregelen treft in functie van de configuratie van de omgeving. Zo zullen in 2010 de meeste zogenaamde probleemzones (ook wel "hot spots" genoemd) voorzien worden van bijkomende veiligheidsmaatregelen: het plaatsen van een afsluiting, het organiseren van extra controles, het verwijderen van struikgewas of het voorzien van betere verlichting zijn maar enkele voorbeelden van de maatregelen die worden genomen, in samenspraak met de betrokken gemeenten.





1.3. Veiligheid, een zaak van iedereen

In de loop van 2009 lanceerde Infrabel een grote campagne om alle medewerkers te sensibiliseren voor de veiligheidsvoorzieningen die zij in acht moeten nemen op de werkvloer. Naast een herinnering aan het belang van de zichtbaarheid op het spoorwegdomein, de persoonlijke beschermingsmiddelen en de brandconsignes, komt ook ergonomie aan bod

in deze campagne. Om de veiligheid van het personeel in de sporen te garanderen, zette Infrabel de implementatie van het geautomatiseerde systeem waarbij werfmedewerkers aan de hand van geluidsignalen en alarmlichten worden gewaarschuwd van een naderende trein voort. Veiligheid is een zaak van iedereen!

Investerings voor veiligheid (in miljoen courante €)

	2005 Uitvoering	2006 Uitvoering	2007 Uitvoering	2008 Uitvoering	2009 Aanpass./ Uitvoering	2010 Geactuali- seerd plan*	2011 Geactuali- seerd plan*	2012 Geactuali- seerd plan*	2013- 2014 Raming. (€2010)
ETCS/TBL1 + (vaste uitrustingen)	0,4	15,5	10,1	17,5	24,0/ 29,9	28,4	34,4	41,5	81,5
GSM-R (P4D02 +verwante investeringen)	22,2	29,8	22,3	10,8	8,3/ 8,3	5,2	3,5	2,8	5,3
Concentratie seinhuizen	47,5	68,4	73,2	145,9	133,4/ na	117,5	96,3	76,4	195,7
Afschaffing en beveiliging van overwegen (excl. modernisering)	1,9	4,9	6,8	6,0	7,2/ 6,7	18	28,6	38,4	152,7
Totaal veiligheid Infrabel	74,8	119,2	114,1	180,4	172,9	169,3	162,7	159,1	435,2
Totaal investeringen Infrabel	927	901,9	727,3	841,2	1134,8/ 1153,5	1236,9	1244,3	1196,8	901,9
% Veiligheid / totaal investeringen Infrabel	8,1%	13,2%	15,7%	21,5%	15,2%/ U15,5%	13,7%	13,1%	13,3%	13,2%

*Actualisering van 10/09/2009



Bernard Penners
Medewerker Risk Management

Meer dan ooit is veiligheid de belangrijkste prioriteit voor Infrabel. Binnen de directie “Toegang tot het Net” waakt de dienst “Veiligheid en reglementering” nauwlettend over de exploitatieveiligheid op het Belgische spoorwegnet. Bernard Penners is al meer 20 jaar ‘spoorman’ en stond mee aan de wieg van de dienst “Exploitatieveiligheid”.

“

Bij het ontstaan van Infrabel stond ik binnen de jonge dienst “Exploitatieveiligheid” samen met een collega aan de wieg van het Veiligheidsbeheersysteem van Infrabel. Dit systeem moest volledig opgemaakt worden volgens de Europese regels die in het tweede spoorpakket opgenomen zijn.

Ondertussen ben ikzelf terecht gekomen in het bureau “Risicobeheer”. Wij staan onder andere in voor het beheer en begeleiden van risicoanalyses en het ontwikkelen van veiligheids-indicatoren binnen ons bedrijf. Op basis daarvan volgen we de evolutie van het veiligheidsniveau op binnen Infrabel. Dit gebeurt aan de hand van een aantal factoren zoals het aantal ongevallen en incidenten die plaatsvonden op het netwerk. Daarnaast stellen we ook maatregelen voor om de geïdentificeerde risico's te voorkomen of te beperken.

Binnen Infrabel beheren we als het ware de veiligheid. De domeinen die behandeld worden tijdens de analyses zijn van technische, operationele of organisatorische aard. Ook de menselijke en reglementaire aspecten komen aan bod. Op basis van onze analyses die steeds in samenwerking met experts van de

andere directies worden uitgevoerd, doen we aanbevelingen aan de verschillende directies en diensten van het bedrijf. Deze aanbevelingen kunnen geïmplementeerd worden: dit kan gaan van aanpassingen aan de reglementering, tot infrastructuurwerken of opleidingen van het personeel. Dankzij de aanpassingen verbetert het algemene veiligheidsniveau van ons bedrijf.

“Risicobeheer” is zeer belangrijk en behoort tot het dagelijkse werk van de dienst “Veiligheid en reglementering”. Ook werden reeds initiatieven genomen om de collega's door middel van infosessies te informeren over het veiligheidsbeheersysteem, risicobeheer en change management.

”



02



Kwaliteit, onze uitdaging, dag na dag

Jaarlijks maken niet minder dan 217 miljoen reizigers gebruik van het Belgische spoor. En hun aantal bleef de voorbije jaren nog stijgen... Opdat het spoor zich verder zou kunnen profileren tot een waardig alternatief voor de auto probeert Infrabel het comfort van de treinreiziger nog te verhogen. 2009 was in vele opzichten een mijlpaal in de dienstverlening naar de reizigers toe. Infrabel werkte een ambitieus actieplan uit om de stiptheid gevoelig te verbeteren en heel wat toepassingen voor het informeren van de reizigers zagen in 2009 het daglicht. Daarnaast lanceerde Infrabel ook een pilootproject om het onthaal van de reizigers in de onbewaakte stopplaatsen te verbeteren.



Eddy Clement

Directeur-generaal Netwerk

“ Een van de hoogtepunten van 2009 was ongetwijfeld de lancering van RailTime. Via verschillende kanalen, zoals de website www.railtime.be, teletekst of GSM, kunnen reizigers real time informatie over hun trein opvragen. Een mijlpaal in het beheer van de informatiestroom naar de reizigers. In 2010 zullen we vooral werken rond de verbetering van onze 3 grote prioriteiten: veiligheid, stiptheid en kwaliteit. Voor de veiligheid zijn al verschillende projecten gelanceerd zoals de concentratie van de seinhuizen en het invoeren van de EBP New Generation-technologie. Op het vlak van stiptheid ijveren we bijvoorbeeld voor de massificatie van de werken. Ten slotte zal onze dienst “Information management” de kwaliteit van de informatie aan de reizigers verder verbeteren!

”





2.1. Stipt op uw bestemming

In 2009 bedroeg het globale stiptheidscijfer op het Belgische spoorwagernet 88,9% ten opzichte van 90,2% in 2008. Als onafhankelijke beheerder van het Belgische spoor, registreert en inventariseert Infrabel de vertragingen die zich op het spoorwagernet voordoen en verduidelijkt de oorzaak van de vertraging. Ook leggen wij de verantwoordelijkheden vast.

Zo was Infrabel in 2009 zelf verantwoordelijk voor slechts 20% van de vertragingen. De belangrijkste operator in België, NMBS, was verantwoordelijk voor 46% van de vertragingen en 34% van de vertragingen zijn veroorzaakt door derden. Hoewel het aandeel van derden in de stiptheidscijfers moeilijk te beïnvloeden is, spant Infrabel zich in om deze gevolgen zo veel mogelijk in te dijken. Zo voerden wij een sensibiliseringscampagne rond de gevaren bij het oversteken van overwegen en namen wij de nodige voorzorgsmaatregelen voor een vlot verloop van de ochtend- en avondspits bij extreme weersomstandigheden.

Om de stiptheidsresultaten progressief te verbeteren, werden in 2009 heel wat projecten opgestart, vooral op het domein van de verkeersleiding. Zo ontwikkelen we nieuwe informatietoepassingen die de verkeersleiding in real time moeten ondersteunen. Ook wordt hard gewerkt aan een nieuwe informatietool die bij infrastructuurwerken de dienstregeling automatisch kan aanpassen. De permanente beschikbaarheid van specifieke interventiediensten bij pannes, ongevallen of andere technische storingen draagt bij tot het inperken van vertragingen. Infrabel streeft naar een maximale transparantie in de communicatie van de stiptheidsresultaten en publiceert 4 keer per jaar de stiptheidscijfers op zijn website www.infrabel.be. De reiziger vindt daar niet enkel de stiptheidscijfers terug, maar ook meer specifieke informatie (vb. treinen bij aankomst in Brussel, de 8 grote IC-verbindingen, uitleg over de berekening van de stiptheidscijfers, enz.).

2.2. Uw info rechtstreeks van het spoor

Eind januari 2009 lanceerde Infrabel zijn gloednieuwe website www.railtime.be. Dankzij deze internettoepassing kan de pendelaar in real time de toestand van het treinverkeer opvolgen. Reizigers kunnen zo rechtstreeks het traject van hun trein volgen en geïnformeerd blijven van eventuele vertragingen. Ook biedt de website informatie omtrent werkzaamheden of andere gebeurtenissen die een impact hebben op het vlote verloop van het treinverkeer. RailTime is sinds eind 2009 ook beschikbaar via Smartphone en RSS-feed. In 2010 breidt Infrabel het informatiepakket naar de reizigers nog verder uit met een telefonische toepassing. Met RailTime komt uw informatie rechtstreeks van het spoor!

Maar ook de informatieverstrekking in de stations kreeg in 2009 een nieuw kleedje. De zogenaamde gele affiches die de aankomst- en vertrekuren van de treinen weergeven in de stations en onbewaakte stopplaatsen ondergingen een volledige restyling.

Om de kwaliteit van de informatie in de stations en onbewaakte stopplaatsen te optimaliseren, organiseert Infrabel taallabo's voor de ongeveer 400 verkeersinfobedienden in heel België. Niet alleen worden ze getraind op uitspraak, maar ook de inhoud komt uitvoerig aan bod, met speciale aandacht voor crisissituaties. In 2010 worden deze inspanningen nog voortgezet. Zo zal Infrabel in 2010 een gloednieuwe handleiding voor de verkeersinfobedienden uitgeven.

2.3. Ons antwoord op uw verwachtingen

In 2008 liet Infrabel door een extern onderzoeksbureau een tevredenheidsenquête uitvoeren bij de reizigers die gebruik maken van de 339 onbewaakte stopplaatsen. De conclusies van deze enquête gaven voor Infrabel het startschot om een proefproject te lanceren rond de modernisering van de informatiedragers en het visuele materiaal in de stopplaatsen Beersel, Havré en Bordet. Dankzij de informatietotem bij iedere ingang en op de perrons, beschikken de reizigers er voortaan over alle nodige informatie over hun traject.

Ook de veiligheid van de reizigers werd met een SOS-knop op de totem niet uit het oog verloren. De extra maatregelen werden positief onthaald door de reizigers die van deze 3 stopplaatsen gebruik maken. Daarom heeft Infrabel beslist om vanaf 2011 alle onbewaakte stopplaatsen te moderniseren. Naast de verbetering van de zichtbaarheid en de reizigersinformatie in de stopplaatsen, verhoogt Infrabel ook het comfort door het plaatsen van extra zitbanken en het vernieuwen van de schuilhuisjes. Een betere verlichting moet ook bijdragen tot een verhoogd veiligheidsgevoel.

2.4. Uw mening telt!

Infrabel hecht zeer veel belang aan de dialoog met zijn klanten en stakeholders. Zo laat het regelmatige overleg met de gebruikersverenigingen ons toe om onze dienstverlening zo veel mogelijk af te stemmen op de verwachtingen van de reiziger. Om de 2 maanden organiseert Infrabel daarom een ontmoeting met de reizigersverenigingen omtrent verschillende thema's (stiptheid, informatieverstrekking aan de reizigers, veiligheid, enz.). Deze bereidheid tot dialoog is van essentieel belang. Elke mening helpt ons om verder te groeien!





Algemene stiptheid van het reizigersverkeer

	2008	2009
Voor neutralisatie*	90,2%	88,9%
Na neutralisatie*	94,3%	92,9%
Rekening houdend met het aantal reizigers	88,7%	87,1%
Gemeten over het hele treintraject	91,2%	88,8%

*Neutralisatie van externe oorzaken en investeringswerken

Verantwoordelijken vertragingen en afgeschafte treinen

	2009	
	Vertragingen	Afgeschafte treinen
NMBS	45,8%	44,3%
Derden	33,6%	32,3%
Infrabel	19,7%	21,7%
NMBS-Holding	0,6%	0,7%
Andere operatoren	0,1%	0,1%
Algemene werkonderbreking	0,1%	0,8%



Rik Allegaert
Technisch coördinator werken NIT

Dagelijks stappen duizenden reizigers op en af in onbewaakte stopplaatsen. In elke GBI-N (Gewestelijk Beheer Infrabel-Netwerk) zijn er echter teams die in weer en wind nauwlettend toezien op de netheid en het comfort van deze haltes: de NIT-ploegen (Network Intervention Team). Rik Allegaert is technisch coördinator werken NIT in de GBI-N van Kortrijk en leidt het werk van de 2 NIT-ploegen in goede banen.

“

Binnen de GBI-N Kortrijk staan we met 2 NIT-ploegen van elk 5 operatoren onderhoud in voor de netheid van de onbewaakte stopplaatsen. Voor de regio Kortrijk zijn dat er 7, maar we onderhouden ook nog de perrons en de onderdoorgangen van bemande stations. Ons actiegebied strekt zich uit over de hele GBI-N: de hele lijn 69 tot Poperinge, L75 tot Harelbeke, L66 tot Roeselare, L89 tot Munkzwalm en L86 van Ronse tot Zingem.

Het takenpakket van een NIT-ploeg is heel gevarieerd! Eerst en vooral zijn we verantwoordelijk voor het onderhoud: perrons schoonmaken, vuilnisbakken legen, ruiten wassen, het groen snoeien of het gras maaien. Daarnaast voeren we ook kleine herstellingen uit, bijvoorbeeld aan het perronmeubilair: de banken en de schuilhuisjes. We verwijderen ook graffiti, vervangen de gele affiches bij het veranderen van de dienstregeling, hangen de affiches infowerken uit, ... Bovendien verwijderen we ook al het afval uit de sporen. Ten slotte staan we ook in voor het onderhoud van de gebouwen van Infrabel.

Voor deze diverse taken beschikken de NIT-ploegen uiteraard over het aangepaste materiaal: hogedrukreinigers, ket-

tingzagen, boormachines, schoonmaakmiddelen en zelfs een Glutton: een grote stofzuiger om vuil uit de sporen te zuigen. Bovendien beschikt elke operator onderhoud over een uitgebreid gamma aan persoonlijke beschermingsmiddelen: handschoenen, veiligheidschoenen, stofmasker...

Ikzelf maak als technisch coördinator werken de planning op voor de beide ploegen, in samenspraak met de twee ploegbazen. Ik zie erop toe dat de teams elke week hun vaste taken uitvoeren en zorg ervoor dat ook dringende taken zoals reparaties of het plaatsen van affiches in die planning gepast worden. Daarnaast doe ik het magazijnbeheer voor de hele GBI-N en sta ik in voor het onderhoud van alle voertuigen van de regio Kortrijk. Dit alles gebeurt uiteraard in nauwe samenwerking met de Algemene Diensten van mijn collega Guy De Scheemaeker. De job van een operator onderhoud is afwisselend, maar druk!

”



03



Uw mobiliteit van morgen

Het ecologische vraagstuk waarmee onze samenleving wordt geconfronteerd is vandaag niet langer een zaak van enkelen, maar ontpopte zich tot een materie waarin iedereen zijn verantwoordelijkheid heeft op te nemen. De opwarming van onze planeet is vandaag al een feit en is niet langer een verre dreiging in de toekomst. Ook de recente economische crisis doet het huidige mobiliteitslandschap op zijn grondvesten daveren.

De schreeuw om een nieuwe, milieuvriendelijke en duurzame mobiliteit wordt met de dag luider. Als een van de belangrijkste spelers in het Belgische mobiliteitslandschap heeft Infrabel meer dan ooit een sleutelrol te vervullen. Dag na dag werken wij dan ook verder aan de mobiliteit van morgen. Want de mobiliteit van de toekomst is vandaag onze grootste prioriteit!



Dirk Demuyne

Gedelegeerd bestuurder TUC RAIL

“

Voor TUC RAIL stond 2009 in het teken van de groei! We mochten immers meer dan 100 nieuwe collega's verwelkomen. Vele projecten, zoals het GEN, de Diabolo, de concentratie van de seinhuizen, raakten op kruissnelheid. Ook internationaal bouwen we langzaam maar zeker een stevige reputatie op, onder andere met de afwerking van de lijn Perpignan – Figueres. Maar het hoogtepunt was toch de afwerking van het HST-netwerk: een symbolische bekroning van het bestaan van TUC RAIL!

”



3 tot 10

REIZEN PER TREIN IS GEMIDDELD 3 TOT 10 KEER MINDER CO₂ VERVUILEND DAN REIZEN MET DE AUTO OF HET VLIÉGTUIG.

1/10

IN HET SPITSUUR VERBRIJKT EEN IC-TREIN PER REIZIGER 1/10 VAN HET ENERGIEVERBRUIK VAN EEN AUTO.

30%

PER VERVOERDE TON VERBRIJKT DE GOEDERENTREIN SLECHTS 30% VAN DE ENERGIE VERBRIJKT DOOR EEN VRACHTWAGEN.

1,6%

25% VAN DE TOTALE CO₂ UITSTOOT IS AFKOMSTIG VAN HET VERKEER, DAARVAN IS 72% AFKOMSTIG VAN HET WEGVERKEER, TEGENOVER SLECHTS 1,6% VAN HET SPOOR.

62

VOOR 1 TREIN ZIJN ER 62 VRACHTWAGENS NODIG OM HETZELFDE AANTAL CONTAINERS TE VERVOEREN.

6

HET TRANSPORT VIA HET SPOOR IS GEMIDDELD 6 KEER VEILIGER DAN TRANSPORT VIA DE SNELWEG.

1/3

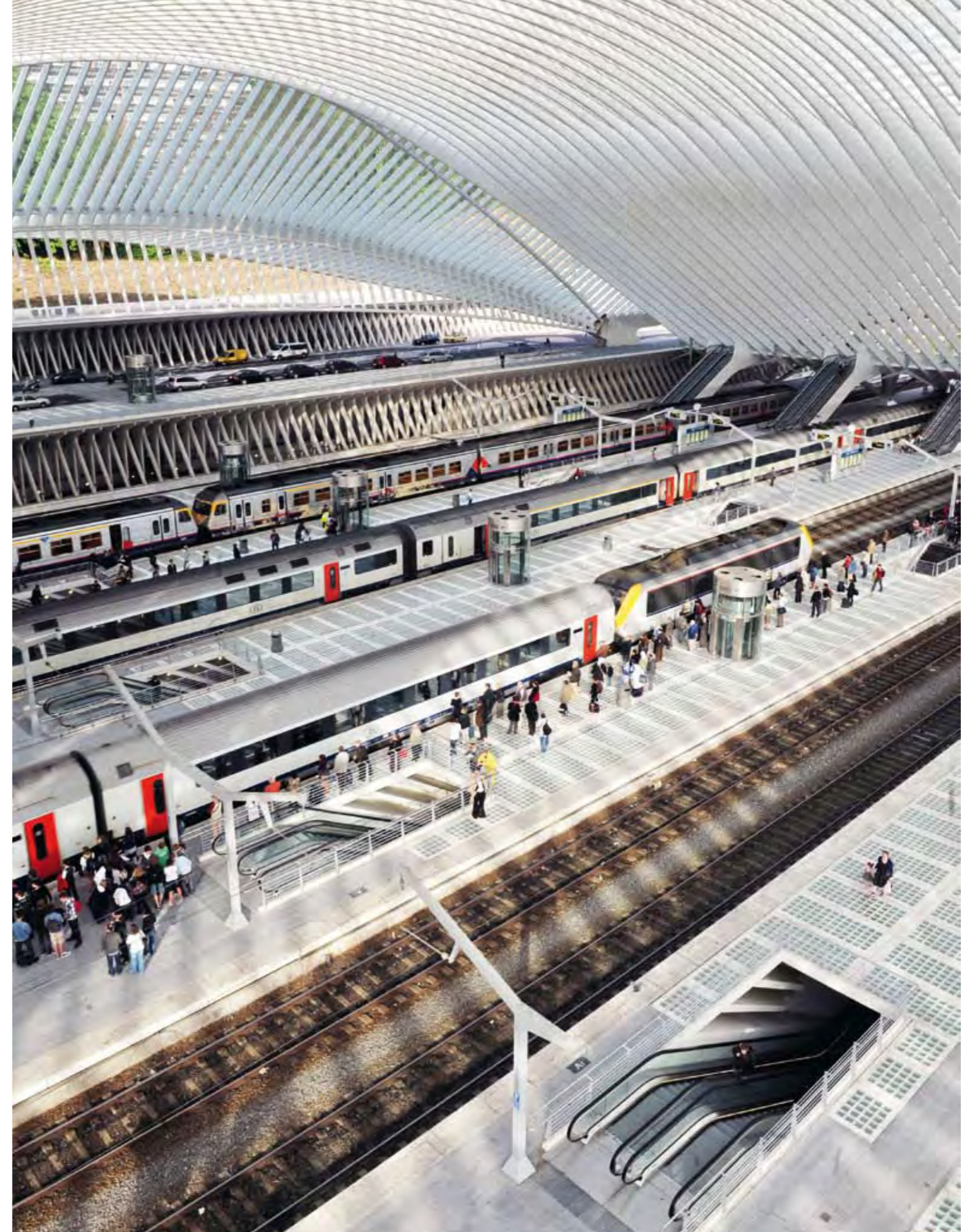
HET SPOOR GEBRUIKT SLECHTS 1/3 VAN DE RUIMTE DIE DE ANDERE VERVOERSMIDDELEN NODIG HEBBEN.

Bron: Rail Transport and Environment, Facts & Figures, UIC, november 2008

3.1. Het spoor, venster op de toekomst

Het spoor is een onmisbare schakel in de mobiliteit van morgen. Vanuit ecologisch oogpunt biedt het spoor heel wat unieke voordelen die het tot een van de belangrijkste pionnen maakt op het spelbord van de mobiliteit. Zo verbruikt de trein niet alleen heel wat minder energie dan de wagen, de CO₂-uitstoot veroorzaakt door het spoorverkeer ligt ook 3 tot 10 keer lager dan van heel wat andere transportmiddelen. Ook op economisch vlak biedt de trein heel wat voordelen. Het spoor is ten slotte een van de veiligste transportmiddelen in Europa en is beslist een van de bevoorrechte partners van de verschillende vervoersmodi.

Weg, spoor, lucht en water zijn natuurlijke partners! Om deze mobiliteitsrevolutie tot stand te brengen, investeert Infrabel massaal in de uitbouw van multimodale transportknooppunten in de havens en luchthavens. Deze ambitieuze infrastructuurprojecten hebben als doel om het spoor in de havens en luchthavens naadloos te combineren met het lucht- en waterverkeer om de economie in Europa en de rest van de wereld te stimuleren.





Spoor en lucht

01. DIABOLO, BRUSSELS AIRPORT IN HET HART VAN EUROPA

Met ruim 17 000 000 passagiers per jaar is Brussels Airport de grootste luchthaven van België. Het toenemende wegverkeer vormt echter een steeds ernstigere bedreiging voor de toegankelijkheid en de verdere ontwikkeling ervan. Dankzij het Diabolo-project wil Infrabel het sporaandeel in het verkeer van en naar de luchthaven tegen 2012 verhogen. Via het Diabolo-project sluit de luchthaven rechtstreeks aan op de belangrijkste nationale spoorlijnen richting Brussel, Mechelen, Antwerpen, Leuven en Luik en op de grote internationale hogesnelheidslijnen richting Parijs, Amsterdam, Keulen, Frankfurt en andere grote Europese steden. Brussels Airport bevindt zich met de Diabolo voortaan op het kruispunt van de belangrijkste nationale en internationale spoorassen en bevordert zo de verdere ontwikkeling en de aantrekkingskracht van de luchthaven.



De luchthaven als multimodaal knooppunt

De eerste stap naar een betere spoorontsluiting voor Brussels Airport werd reeds gezet in 2005 met de aanleg van de Nossegemboog. Dankzij deze nieuwe verbindingsbocht is de aansluiting van de luchthaven op de spoorlijn 36 (Brussel - Leuven) een feit. Treinen vanuit Leuven/Luik/Limburg kunnen nu rechtstreeks de luchthaven aandoen zodat reizigers vanop de trein in het vliegtuig kunnen stappen.

De luchthaven is met de Nossegemboog ook verbonden met de hogesnelheidslijnen richting Duitsland en Frankrijk. De Noordelijke ontsluiting van de luchthaven richting Antwerpen en de Nederlandse grens wordt verzekerd dankzij het Diaboloproject. Het huidige ondergrondse kopstation wordt daartoe omgevormd tot een doorgaand station met perrons die worden verlengd tot de internationale standaardlengte voor dubbele hogesnelheidstreinen.

Onder het luchthavendomein wordt een nieuw, ondergronds spoortraject aangelegd tussen Brussel-Nationaal-Luchthaven en de nieuwe dubbelsporige lijn Schaarbeek-Mechelen (L25N). Deze spoorlijn wordt aangelegd op de middenberm van de E19 en verzekert de Noordelijke aansluiting van Brussel-Nationaal-Luchthaven op de hogesnelheidsas richting Nederland.

De Diabolo in volle uitbouw

Infrabel werkt ondertussen koortsachtig verder aan de realisatie van het Diaboloproject. Sinds juni 2007 gingen de werkzaamheden voor de aanleg van de nieuwe spoorlijn op de middenberm van de E19 van start. Na drie maanden van montagewerken, startte Infrabel met het boren van de twee tunnelkokers. Tegen een gemiddelde snelheid van 15 meter per dag baanden de boorschilden zich een weg ondergronds, om op 29 oktober 2009 terug aan de oppervlakte te komen met twee tunnelkokers in hun kielzog. De Diabolo wordt in gebruik genomen in 2012 en zal zo van Brussels Airport een van de best bediende luchthavens ter wereld maken.





02. BRUSSELS-SOUTH CHARLEROI AIRPORT, EEN EXPONENTIËLE GROEI

Brussels South Charleroi Airport kende de voorbije jaren een gestage groei. In 2009 steeg het aantal passagiers met niet minder dan 25% ten opzichte van 2008.

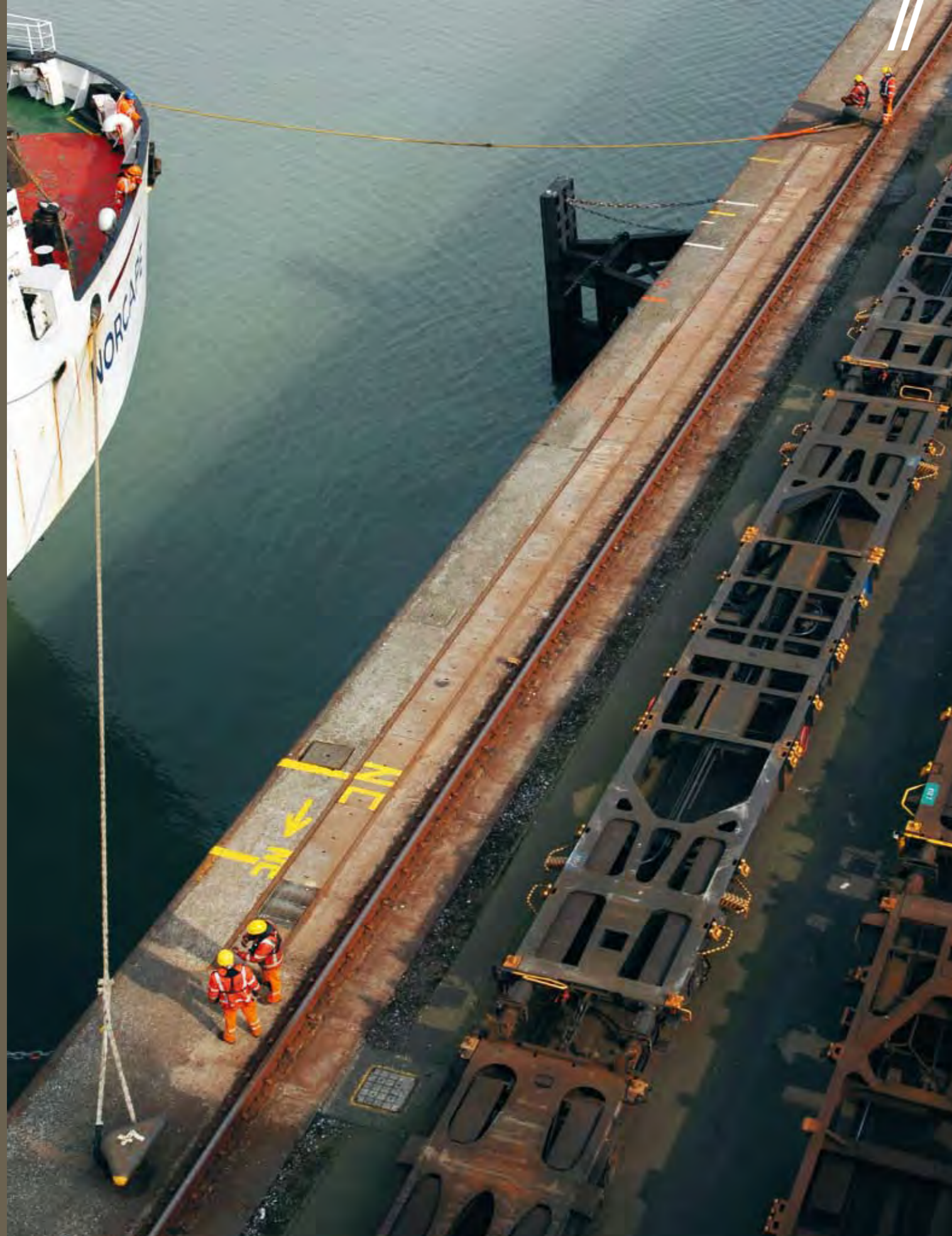
De opmars van de luchthaven lokt jaarlijks miljoenen auto's naar Gosselies, met alle verkeersellende van dien. Om de strijd te kunnen aanbinden met de CO₂-uitstoot in België en om de verdere groei van dit belangrijke economische zenuwcentrum niet te verlammen door mobiliteitsproblemen, is een vlotte, rechtstreekse treinverbinding tot in het hart van de luchthaven nodig. Infrabel werkt momenteel aan oplossingen waarbij de luchthaven in de toekomst door een ondergronds station zal worden bediend. Dankzij deze spoorontsluiting krijgt Brussels South Charleroi Airport een centrale positie op het nationale spoorwegnet.



03. CAREX, EEN HOGESNELHEIDSNET VOOR VRACHTVERVOER

In september 2008 stapte Infrabel mee in het hogesnelheidsnetwerk voor vrachtvervoer Carex (Cargo Rail Express) en geeft zo blijk van de intentie om mee te bouwen aan een hogesnelheidsverbinding tussen de belangrijkste West-Europese luchthavens (Luik, Londen, Parijs, Amsterdam, Keulen en Frankfurt). De luchthaven van Liege Airport is de eerste Europese luchthaven die zich prioritair concentreert op vrachtvervoer en staat met meer dan 518 000 ton goederen per jaar in de top 10 van de grootste Europese goederenluchthavens. Met Carex ontstaat een nieuwe vorm van intermodale mobiliteit. Niet alleen de vervuilende en erg dure wegtransporten, maar ook de korteafstandsvluchten kunnen binnenkort gedeeltelijk worden vervangen door de hogesnelheidstrein. Dankzij zijn partnership in Carex, toont Infrabel zich bereid te investeren in de infrastructuurwerken om Liege Airport te verbinden met het hogesnelheidsnet.





Spoor en zee

01. DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE, EEN VEELBELOVENDE TOEKOMST

In 2009 was de haven van Zeebrugge goed voor de in- en uitvoer van zo'n 42 miljoen ton goederen, of niet minder dan 1306 556 containers. Een kleine terugblik naar het totale aantal goederen in 2004 onthult een niet te miskennen stijging van niet minder dan 25%! De haven van Zeebrugge is in volle groei en kan zichzelf gerust een van de belangrijkste transportcentra in Europa noemen. Om de ontsluiting van deze belangrijke economische sluis naar het hinterland te verzekeren moet de spoorcapaciteit gevoelig verhoogd worden. Om het pact tussen spoor en zee te verstevigen, staan heel wat infrastructuurwerken op stapel in en rond de wijde omgeving van de haven. Deze projecten moeten niet alleen de mobiliteit van en naar de haven gestroomlijnder laten verlopen maar hebben ook de verbetering van de mobiliteit in de haven zelf tot doel.



Zeebrugge-Vorming

Om de exploitatie van het huidige vormingsstation vlotter te laten verlopen, investeert Infrabel in aangepaste installaties. De bestaande bundel Zeebrugge zal daartoe worden uitgebreid en gemoderniseerd tot een groot vormingsstation met 30 sporen. Daarnaast is ter hoogte van Zwankendamme ook de aanleg van een nieuwe aankomst- en vertrekbundel voorzien met 24 geëlektrificeerde sporen. Dankzij deze investeringen wordt het aantal rangeerbewegingen flink gereduceerd en kan de doorstroom van het binnenkomende en uitgaande spoorverkeer sneller en efficiënter verlopen.

Ook is een nieuw seinhuis volop in aanbouw. Daarnaast zal het toekomstige Logistieke Centrum Infrastructuur (LCI), dat vanaf maart 2010 zal worden gebouwd, de mensen en middelen voor het onderhoud van de spoorinstallaties huisvesten.

Extra capaciteit voor de toegangspoort tot de haven

De capaciteit op de spoorlijn 51A Brugge-Zeebrugge is van primordiaal belang voor de ontsluiting van de haven. Om deze capaciteit te blijven garanderen, investeert Infrabel in de aanleg van een derde spoor tussen Dudzele en Brugge.

Daarnaast vormt ook de lijn 50A tussen Gent en Brugge een belangrijke schakel in het goederenverkeer van en naar de haven. De verdubbeling van de capaciteit van deze spoorlijn is echter broodnodig. De lijn tussen Gent en Brugge wordt daarom van twee op vier sporen gebracht, zodat het snelle reizigersverkeer en het goederenverkeer gescheiden kan worden. De uitbreidingswerkzaamheden zijn al aan de gang sinds 1994 en worden gefaseerd voorgezet met 2018 als streefdatum.

De indienststelling van een goednieuw spoorviaduct tussen de Leie en de Ringvaart in Gent eind 2009 vormt een belangrijke schakel in deze capaciteitsuitbreiding. Voortaan kunnen snelle IC-treinen de sporen op het viaduct gebruiken terwijl het tragere verkeer onder het viaduct door kan rijden.

Een optimale verbinding tussen West en Oost

Om de verbinding tussen de westelijke en oostelijke bundels te verzekeren, beginnen in maart 2010 de werkzaamheden voor de aanleg van de zogenaamde Bocht Ter Doest. Dankzij deze verbindingsbocht hoeven de goederentreinen vanaf 2011 geen omweg meer te maken via Brugge en omgekeerd.





02. DE HAVEN VAN ANTWERPEN, TOEGANGSPOORT TOT EUROPA

Dankzij zijn centrale geografische ligging vormt de haven van Antwerpen de ideale toegangspoort tot Europa. Met de behandeling van zo'n 157,8 miljoen ton goederen in 2009, is het op het vlak van internationale maritieme trafiek de tweede haven van Europa! Met een ambitie om uit te groeien tot een jaarlijkse goederenoverslag van 300 miljoen ton, moet de ontsluiting van de haven mee evolueren. Omdat de toegangswegen tot de haven nu reeds verzadigd zijn en de waterwegen heel wat beperkingen opleggen aan het goederenverkeer, treedt het spoor naar voor als ideale bondgenoot voor het vervoer van de goederen tot ver in het Europese binnenland. Om de pioniersrol van de haven van Antwerpen nog te versterken, draagt Infrabel bij aan de verhoging van de spoorcapaciteit in de haven. De spoorverbinding tussen Linker- en Rechteroever zal dankzij deze infrastructuurprojecten heel wat vlotter verlopen en ook de capaciteit van de toegangssassen tot de haven wordt stevig uitgebreid.



Een gloednieuwe verbinding tussen Linker- en Rechteroever

De verbinding tussen de Linkeroever en de Rechteroever verloopt vandaag uitsluitend via de verzadigde Kennedytunnel, die bovendien ook heel wat reizigersverkeer te slikken krijgt. Goederen die moeten worden vervoerd tussen de Waaslandhaven en het vormingsstation van Antwerpen-Noord leggen bijgevolg een tijdrovend traject af. Dankzij de aanleg van een rechtstreekse verbinding tussen Linker- en Rechteroever is een snellere en efficiëntere verbinding mogelijk. De werkzaamheden voor de Liefkenshoekspoorverbinding gingen van start eind 2008. In januari 2010 gingen de boorwerken van de twee enkelsporige tunnels van start.

De Liefkenshoekspoorverbinding komt tot stand dankzij een originele financiering waarbij een private partner instaat voor de financiering van een groot gedeelte van de kostprijs van het project. De bouwkundige werken worden door het private consortium Locorail NV bekostigd, terwijl Infrabel zelf instaat voor de aanleg van de spoorinfrastructuur. Op 21 januari 2009 werd Infrabel voor deze creatieve financieringsmethode bekroond met de prijs "Infrastructure Deal of the Year", uitgereikt door het Britse Project Finance Magazine.

De haven toegankelijker maken

De huidige toegangsweg tot de haven vanuit het binnenland via de spoorlijn 27A tussen Antwerpen-Noord en Antwerpen-Berchem zal binnenkort niet langer volstaan om het stijgende verkeer te blijven kanaliseren van en naar de haven. Daarom is

de aanleg van een tweede spoortoegang tot de haven een van de prioriteiten van Infrabel voor de komende jaren. Infrabel en het Vlaamse Gewest bestuderen verschillende varianten om uiteindelijk tot een optimale inplanting van de nieuwe spoorlijn te komen. Vanaf 2020 zal de mobiliteit van en naar de Antwerpse haven heel wat meer ademruimte krijgen.

Voorafgaand aan de effectieve aanleg van de nieuwe spoorlijn die de verbinding tussen de spoorlijn 16 Lier-Aarschot ter hoogte van Lier en het station Antwerpen-Noord moet verzekeren, voorziet Infrabel in een eerste fase enkele kleinere investeringen om de toegang tot de haven te stroomlijnen. Zo legt Infrabel ter hoogte van de vertakkingen Antwerpen-Schijnpoort en Mortsel een ongelijkgrondse kruising aan, om gelijktijdig verkeer op deze vertakkingen mogelijk te maken.

De Ijzeren Rijn

Om de bestaande Montzen-as, de spoorverbinding tussen de haven van Antwerpen en Duitsland en tevens een van de belangrijkste goederenassen in België, te ontlasten, wil Infrabel investeren in de heropening van de Ijzeren Rijn.

Deze spoorlijn, die momenteel gedeeltelijk buiten dienst is, is de kortste spoorverbinding tussen de haven van Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied en bijgevolg een veelbelovende goederenas die perfect complementair is met de erg drukke Montzenroute. Het dossier is onderwerp van gesprek bij de lidstaten België, Nederland en Duitsland.



3.2. Brussel bereikbaar

Het komende decennium wordt de mobiliteit een van de belangrijkste uitdagingen voor Brussel. Ongeveer de helft van de mensen die in Brussel zijn tewerkgesteld, zijn afkomstig uit een ander gewest en pendelen dus dagelijks van en naar de hoofdstad. Daarnaast is Brussel, als Europese hoofdstad, een verkeersknooppunt van onschatbare waarde.

De massale verkeersstromen van en naar de hoofdstad hebben de toegangswegen tot Brussel volledig dichtgeslibd. Niet alleen kreunt het milieu onder deze zware last, ook de Brusselsese economie heeft zwaar te lijden onder deze mobiliteitsproblematiek. Om Koning auto van de troon te stoten en om de mobiliteit in en rond Brussel te vergemakkelijken, heeft het spoorverkeer alle troeven in de hand. Daarom voert Infrabel heuse spoorwerken uit om de capaciteit van het spoorwegnet in en rond Brussel gevoelig te verhogen.





Meer zuurstof voor Brussel

01. HET GEWESTELIJK EXPRESNET, ADEMROUWTE VOOR BRUSSEL

Het Gewestelijke Expresnet moet het pendelverkeer in een straal van 30 kilometer rond de hoofdstad vlotter, comfortabeler en frequenter laten verlopen. Met de komst van het GEN zal de pendelaar beschikken over een aantrekkelijk aanbod van 4 treinen per uur tijdens de spitsuren. Om deze GEN-treinen te laten rijden zonder het snelle treinverkeer te hinderen, voert Infrabel infrastructuurwerken uit om de capaciteit op de vijf hoofdassen van en naar Brussel te verhogen. De as Brussel-Leuven, Brussel-Denderleeuw, Brussel-Ottignies, Brussel-Nijvel en Brussel-Bergen worden of zijn daartoe van 2 naar 4 sporen gebracht.

Een voorstadsnet voor Brussel

Om het treinverkeer niet te hinderen, worden deze werkzaamheden gefaseerd uitgevoerd. In een eerste fase worden werken van burgerlijke bouwkunde uitgevoerd (aanpassing van de bruggen, uitbreiden spoorwegbedding, verwezenlijking van viaducten, bouw van geluidsmuren enz.) om de spoorbedding klaar te maken voor de aanleg van een derde en vierde spoor. Daarna volgt de aanleg van de spoorinfrastructuur op de nieuwe bedding. Het toekomstige GEN zal in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet minder dan 34 moderne stopplaatsen tellen. Veel stopplaatsen worden daartoe gemoderniseerd opdat ze maximaal aansluiten op de andere vervoersmodi en het basiscomfort bieden die reizigers zoeken.

Ook stelt Infrabel nieuwe stopplaatsen ter beschikking van de operator NMBS. Zo werden eind 2009 twee nieuwe stopplaatsen in het westen van Brussel ingewijd: Simonis en Brussel-West. Het GEN-project is goed voor een totale investering van 1850 miljoen euro.

Een nieuwe verbinding Watermaal-Schuman-Josaphat

De verbinding Watermaal-Schuman-Josaphat vormt een essentiële schakel in het GEN-project. Het belangrijkste luik van het project Watermaal-Schuman-Josaphat is een tunnel tussen het station Brussel-Schuman en de Josaphat-site.

Dankzij deze nieuwe verbindingstunnel, zal de Europese wijk vanaf 2014 verbonden worden met de grote Belgische steden, zonder gebruik te moeten maken van de Noord-Zuidverbinding van Brussel die ondertussen verzadigd is.

Een stapsgewijze uitbouw

De uitbreidingswerken voor het GEN zijn op heel wat plaatsen aan de gang. In 2009 gingen ook de werven ter hoogte van Genval op de spoorlijn 161 Brussel-Ottignies en ter hoogte van Dilbeek en Ternat op de spoorlijn 50A Brussel-Gent van start. Ook in 2010 staan heel wat nieuwe werven op stapel. Op de spoorlijn 161 Brussel-Ottignies zullen dan ter hoogte van Watermaal-Bosvoorde, Terhulpen en Rixensart-Profondsart de werken van burgerlijke bouwkunde aanvangen. Ook op de spoorlijn 124 Brussel-Nijvel komen Waterloo-Noord en Eigenbrakel-Zuid in 2010 aan de beurt. Het GEN krijgt zo stilaan meer en meer vorm.





02. DE BRUSSELSE NOORD-ZUIDVERBINDING, EEN ONMISBARE SCHAKEL

Dagelijks pendelen zo'n 360 000 mensen van en naar Brussel. Met ongeveer 1 160 treinen per weekdag, is de Brusselse Noord-Zuidverbinding de tweede drukste spoorverbinding op wereldschaal, na Tokio. De capaciteitslimiet van de Brusselse Noord-Zuidverbinding is vandaag zo goed als bereikt. Gezien de groeiende evolutie in het treinverkeer, zal de Noord-Zuidverbinding in de huidige configuratie binnenkort ontoereikend zijn. Daarom laat Infrabel een studie uitvoeren die de mobiliteitsbehoeften in en buiten Brussel in kaart moet brengen. Deze studie, die wordt uitgevoerd door een onafhankelijk studiebureau, leert ons dat in de komende jaren steeds meer reizigers zich naar Brussel zullen begeven. Daarnaast laat Infrabel eveneens een technische studie uitvoeren om te zoeken naar de meest optimale oplossing om deze uitdaging aan te gaan.



Luc Maes
Program manager haven Zeebrugge

De haven van Zeebrugge speelt meer en meer een sleutelrol in de Belgische en Europese economie. Daarom maakt Infrabel werk van de spoorontsluiting van de Zeebrugse haven. Luc Maes, burgerlijk ingenieur binnen de zone Gent van de directie Infrastructuur, is program manager voor de projecten in de haven van Zeebrugge.

“

Als program manager stuur ik drie programma's aan in en rond de haven van Zeebrugge. Een boeiende maar tegelijk veeleisende job. Zo moet ik onder andere waken over de planning en het budget van de projecten. Daarnaast begeleid ik ook alle administratieve procedures zoals het aanvragen van stedenbouwkundige vergunningen en Koninklijke besluiten, en het opvolgen van ruimtelijke uitvoeringsplannen en milieustudies, ... Een ander, zeer belangrijk, aspect is voor mij de rapportering en de communicatie rond de projecten, zowel intern als extern. Voor deze laatste groep kunnen we gelukkig ook rekenen op de ondersteuning van de cel "Resident Affairs" van de dienst "Corporate & Public Affairs".

Concreet werken we in het havengebied van Zeebrugge aan de modernisering en uitbreiding van de vorming, de aanleg van de bocht Ter Doest, de modernisering en uitbreiding van verschillende bundels... Ook de doortocht van Lissewege staat op het programma. Zelf ben ik bovendien sub program manager voor twee sub programs binnen het program van de aanleg van het 3e spoor tussen Brugge en Dudzele. Allemaal ambitieuze projecten die kaderen in de strategische visie van Infrabel

om in de Zeebrugse haven performante spoorinfrastructuur aan te bieden. Ondanks de economische crisis blijft de af- en aanvoer van goederen, en vooral containers, toenemen in Zeebrugge. En het spoor kan daarbij een belangrijke rol spelen!

Naast het program management voor de projecten in Zeebrugge, behoren nog tal van andere zaken tot mijn takenpakket. Zo sta ik bijvoorbeeld in voor het onderhoud van alle kunstwerken in de sector Noordwest. Op die manier kunnen we de veiligheid van de infrastructuur garanderen.

Ten slotte begeleid ik ook een aantal medewerkers en stage-doende ingenieursstudenten binnen onze afdeling. Ik zorg ervoor dat ze zich optimaal kunnen integreren binnen onze ploeg! Want een gezonde teamspirit is immers noodzakelijk om goed werk te kunnen afleveren!

”



04



Een bevoorrechte spoorwegpositie

Sinds januari 2010 werd, na de vrijmaking van de markt van het goederenverkeer in 2007 (nationaal en internationaal), ook het internationale reizigersverkeer geliberaliseerd. Vanaf nu kan om het even welke spoorwegonderneming, mits het verkrijgen van de nodige vergunningen en certificaten, internationaal reizigersverkeer organiseren op het Belgische spoorwegnet. Dankzij zijn bevoorrechte spoorwegpositie in Europa, heeft het Belgische spoorwegnet heel wat in zijn mars en wekt het de interesse van de operatoren op. Zo voert Infrabel momenteel veelbelovende gesprekken met enkele spoorwegondernemingen. Ondertussen vinden elk jaar meer goederenoperatoren de weg naar het Belgische spoorwegnet.



Luc Vansteenkiste

Directeur-generaal Toegang tot het Net

“ In 2009 hebben we voor het eerst ons investeringsbudget volledig uitgevoerd! Een positief signaal naar de buitenwereld en bovendien een opsteker voor iedere medewerker binnen Infrabel. Daarnaast was 2009 voor ons vooral een jaar van consolidatie: zo hebben we onder andere op het vlak van klanten ons Account management verder geprofessionaliseerd en de Business Corner op het internet op punt gesteld. Ook de risicoanalyses en de homologatieprocedures hebben we onder de loep genomen en verder verfijnd. Eigenlijk hebben we op alle vlakken een goed resultaat gehaald voor onze BRIO-prioriteiten. En dat willen we in 2010 uiteraard herhalen!

”



4.1. Steeds meer klanten...

Dankzij de centrale positie van het Belgische spoorwagnet op de economische en stedelijke ruggengraat van Europa, kwamen sinds de liberalisering van de sector in 2007 elk jaar nieuwe goederenoperatoren van ons spoorwagnet gebruik maken. Aan de vooravond van het jaar 2010 telde Infrabel 9 klanten op zijn spoorwagnet. Naast de reizigers- en goederenafdeling van de historische operator NMBS, rijden vandaag goederentreinen van Crossrail Benelux, het Nederlandse Veolia Cargo Nederland, het Franse SNCF Fret, het Belgische TrainsporT AG en het Nederlandse ERS Railways op onze sporen. In 2009 verwelkomde Infrabel 3 nieuwe spoorwegondernemingen: Rotterdam Rail Feeding, SNCF Fret Benelux en CFL Cargo.

Deze nieuwe klanten beschikken al over de nodige vergunningen en attesten en zullen binnenkort ook effectief goederen-transport organiseren op het Belgische net. Het is slechts nog een kwestie van tijd vooraleer we nog meer nieuwe goederentreinen op het net kunnen verwachten. Hoewel de historische operator NMBS nog steeds de marktleider is voor het goederenverkeer, nemen de andere klanten een steeds groter deel van deze markt voor hun rekening. De liberalisering van de internationale reizigersmarkt luidt hoe dan ook de komst van een heel bijzonder jaar in voor Infrabel.





4.2. U vraagt, wij sporen

De klant en zijn behoeften komen bij Infrabel op de eerste plaats. Zo beschikken de spoorwegondernemingen of indirecte klanten zoals de havens en aangesloten industriële ondernemingen, over een uniek aanspreekpunt bij de directie Toegang tot het Net voor al hun vragen en behoeften.

Deze account managers staan uitsluitend ter beschikking van onze klanten opdat deze snel en op een eenvoudige manier met ons in dialoog kunnen treden. Sinds de oprichting van Infrabel beschikken de klanten over een online portaal om alle praktische informatie over reglementeringen en toegangsvoorwaarden bij de hand te hebben. Het portaal onderging ondertussen heel wat verbeteringen en biedt zo, sinds 2007 een real time overzicht van het treinverkeer, informatie over de samenstelling van de treinen of over de geplande werkzaamheden. In 2009 ging Infrabel echter nog een stap verder! Met de nieuwe dienst "From a click to a train", is het voortaan mogelijk om, vanop uw kantoor, met enkele muisklikken uw trein op ons spoorwegnet te reserveren. U klikt, wij sporen!

4.3. Meten is weten

Om steeds een optimale kwaliteit van de dienstverlening aan de spoorwegoperatoren te garanderen, sluit Infrabel met alle spoorwegondernemingen Service Level Agreements (SLA) af. Dankzij deze contracten legt Infrabel het verwachte kwaliteitsniveau voor elke dienstverlening vast met de klant.

De SLA's maken zo een constante en objectieve meting van de tevredenheid van de spoorwegondernemingen mogelijk. Daarnaast streeft Infrabel naar maximale transparantie en beschikbaarheid naar de klanten toe. Tijdens een tweemaandelijks Safety Platform met de veiligheidsmensen van de verschillende klanten informeert Infrabel over eventuele infrastructuurwerken en wijzigingen in de reglementering. De optimale veiligheid van het treinverkeer vormt hierbij steeds de hoofdzaak!







Maya Van Acker
Dienstregelaar

Naast kleine tussenveranderingen wordt twee maal per jaar de dienstregeling van de treinen aangepast en zien we nieuwe gele affiches verschijnen. Maar weinig mensen weten dat hieraan maanden voorbereiding voorafgaan. Maya Van Acker werkt in de afdeling “Toewijzing van de rijpaden” van de directie Toegang tot het Net, en weet als geen ander hoe je een goede dienstregeling maakt!

“

Zoals de naam van onze afdeling al verklapt, wijzen wij op een neutrale manier rijpaden toe aan elke operator die wil rijden op ons spoorwegnet. Bij ons wordt iedereen op een gelijke manier behandeld, zo garanderen wij onze neutraliteit als infrastructuurbeheerder. Concreet zijn er bij ons twee afdelingen: de planning op korte termijn en die op lange termijn.

Zelf ben ik sinds kort overgeschakeld van korte op lange termijn. Hiervoor moest ik een totaal ander perspectief aannemen. Bij de korte termijn werken we in het programma A170 en brengen we van dag tot dag punctuele aanpassingen aan in de bestaande dienstregeling, zoals een verschuiving van een rijpad, aanpassing van het tonnage van een goederentrein of een extra tussenstop voor een reizigerstrein.

Bij de lange termijn werken we in een ander programma, ROMAN. Samen met mijn collega's maak ik hierin de dienstregeling op voor een hele periode. Reizigers vinden deze uiteindelijk op de gele affiches. Eerst en vooral ontvangen we van de operatoren aanvragen om op ons net te rijden. Wij proberen die aanvragen dan zo goed mogelijk in te passen op het net.

Daarbij moeten we rekening houden met een heel aantal factoren: we mogen geen andere treinen hinderen bij kruisingen of vertakkingen, welk materieel wordt er ingezet, is er plaats in de stations om de treinen te ontvangen, zijn er werken op de reisweg... Eigenlijk zou je ons kunnen omschrijven als professionele puzzelaars!

Uiteindelijk kunnen we na ons puzzelwerk een voorstel voorleggen aan de operatoren. Na akkoord van de operator wordt de nieuwe of aangepaste dienstregeling definitief in ROMAN ingevoerd. Via verschillende applicaties worden deze dienstregelingen bekend gemaakt aan Traffic Control, de stations, ... De collega's van het bureau “Korte termijn” kunnen hierop dan aanpassingen invoeren via de A170.

Iedere keer is het een hele uitdaging om alle treinen op de juiste plaats in te passen. Maar tegelijk vind ik deze job heel boeiend! Bovendien dragen we allemaal een grote verantwoordelijkheid: voor elke aanvraag zoeken we de beste oplossing en zo zorgen we ervoor dat de reizigers op tijd op hun bestemming raken!

”



05



Efficiëntie, daar draait het bij ons om

Met niet minder dan 12875 medewerkers is Infrabel een van de grootste bedrijven van België. Daarom behoort de optimalisering en de standaardisering van de bedrijfsprocessen tot een van de grootste uitdagingen. Om de kwaliteit van onze activiteiten te garanderen, centraliseert Infrabel sinds zijn oprichting in 2005 progressief verschillende eenheden en werkposten.

Deze concentratie van mensen en middelen op het terrein maakt een snelle, efficiënte en veilige werkwijze mogelijk. Dankzij de introductie van een geïntegreerd bedrijfsbeheersysteem (ERP) in 2009, werd het beheer van procedures, magazijnen en voorraden overal in België volledig geautomatiseerd. Daarnaast investeert Infrabel in een geformaliseerd kwaliteitszorgsysteem voor de spoorweginfrastructuur dat voldoet aan de norm ISO 9001/2000. Efficiëntie is de sleutel tot een kwalitatieve en veilige dienstverlening!



Marc Smeets

General Manager Finances

“

In 2009 hebben we alle gegevens voor het SAP-project V1 geconfigureerd, ingevoerd en getest. Er werd een grootschalig opleidingsprogramma afgewerkt voor ongeveer 2000 gebruikers en een SAP Competence Center werd opgestart. Dit alles vroeg een enorme inspanning van heel veel mensen binnen het bedrijf. Door het uitschrijven van alle procedures op het vlak van financiën, aankopen en logistiek hebben we ook een belangrijke stap gezet in de kennisoverdracht naar de volgende generatie!

Onder de deskundige leiding van onze program Manager, Carel Jonckheere, werd alles gecoördineerd en planmatig opgevolgd. Dankzij deze samenwerking, doorheen het hele bedrijf en op alle niveaus, konden we de Go Live van SAP met vertrouwen lanceren op 4 januari 2010!

”



5.1. Een gecentraliseerd beheer

In 2009 zette Infrabel de geleidelijke groepering van het personeel op het terrein naar de Logistieke Centra Infrastructuur (LCI) in sneltreinvaart voort. 6 nieuwe LCI's zagen in 2009 het daglicht: Klein Eiland (Brussel), Denderleeuw, Hasselt, Gent Zeehaven, Arlon en La Louvière. Deze hergroepering van mensen en middelen naar modernere en beter uitgeruste centra maakt het mogelijk om de werkomstandigheden van onze mensen aanzienlijk te verhogen en biedt ook een grotere doeltreffendheid van de interventies op het terrein.

Om het bereik van de LCI's te verbreden, bouwt Infrabel ook kleinere werkposten, die fungeren als "antennes". In 2009 nam Infrabel 3 nieuwe antennes in gebruik: Monceau, Wondelgem en Deinze. Streefdoel? Een totaal van slechts 22 LCI's en 42 antennes die de inzetbaarheid van mensen en middelen snel en maximaal optimaliseren.

5.2. Steeds minder seinhuizen

In het geboortjaar van Infrabel in 2005 telde het Belgische spoorweginet 368 seinposten. In een seinhuis wordt het treinverkeer in een bepaalde regio beheerd, dankzij de bediening van de wissels en de seinen. Een groot aantal van deze posten waren ondertussen erg verouderd en aan modernisering toe. Infrabel streeft er daarom naar om de lokale verkeersregeling te organiseren in 31 permanent bediende seinhuizen en 11 afstandsgestuurde seinhuizen.

Concreet betekent dit dat de controle van heel wat regio's, die tot nu toe werden bestuurd door een lokaal seinhuis, worden overgeheveld naar de nieuwe seinhuizen die Infrabel volop aan het bouwen is. Zo kunnen Brugge en Namen nu al trots zijn op hun gloednieuwe, volledig uitgeruste seinhuis.



5.3. Mind³, een geoliede machine!

Infrabel hecht zeer veel belang aan een goede organisatie van alle dagelijkse activiteiten en bedrijfsprocessen. Een optimalisering en verrijking van de werkprocessen verhoogt niet alleen de productiviteit, het komt ook de kennisoverdracht ten goede! En dat is geen overbodige luxe! De leeftijds piramide bij Infrabel leert ons dat de komende 10 jaar bijna de helft van alle medewerkers de pensioengerechtigde leeftijd zullen bereiken.

Dankzij het Mind³-project worden alle financiële, logistieke en operationele processen grondig onder de loep genomen en kunnen verbeteringen in onze werkmethodes worden aangebracht, waar nodig. Daarnaast zorgt Mind³ ook voor de uitbouw van het informaticasysteem SAP, die vanaf januari 2010 in gebruik werd genomen. 2009 was het sleuteljaar in de voorbereiding van de definitieve lancering van dit systeem door de ondersteuningsploegen en het Business Competence Center. Mind³ draagt bij tot een betere planning in onze behoeften aan materialen, mensen en machines en zorgt voor een betere opvolging van onze leveranciers. Zo draagt Mind³, direct of indirect, bij tot een steeds kwalitatievere en veiligere dienstverlening.

5.4. Een kwaliteitshandvest voor onze infrastructuur

De Directie Infrastructuur streeft aan de hand van een geformaliseerd kwaliteitssysteem naar een continue verbetering van de performantie en de globale kwaliteit van de spoorweginfrastructuur. Sinds 2003 kregen niet alleen de centrale werkplaatsen (Bascoup en Schaarbeek) van Infrabel een kwaliteitshandvest, maar ook alle centrale diensten van de Directie Infrastructuur mogen ondertussen trots zijn op hun ISO-certificaat.

In 2009 waren de zones Gent en Charleroi aan de beurt. Maar Infrabel wil nog verder gaan! Zo beschikt de centrale werkplaats Bascoup, naast het ISO 9001/2000 certificaat, ook nog over een ISO 14001 voor het milieubehoud en een OHSAS 18001 certificaat voor de veiligheid en het welzijn van de medewerkers. Dankzij het verbeteringsproces dat dit kwaliteitssysteem met zich mee brengt, wordt de kwaliteit van onze infrastructuur dag na dag op een hoger niveau getild!





Jean-Pol Masset
Seingever

Iedere dag rijden duizenden treinen op het Belgische spoorwegnet. Het personeel in de seinhuizen, verspreid over het hele land, leidt het drukke treinverkeer in goede banen en ziet toe op de veiligheid van collega's en reizigers. Jean-Pol Masset, operator in het seinhuis van Namen, is al meer dan 30 jaar seingever en is dus een oude rot in het (sein)vak.

“

Ruim 30 jaar geleden begon ik als seingever bij de spoorwegen. Ik heb door de jaren heen heel wat veranderingen gezien en meegemaakt! In mijn beginperiode jongleerde ik met hendels en schakelknoppen, waarna we overschakelden op elektrische cabines en vervolgens op 'al relais' seinposten. In die seinposten had je nog echt het gevoel dat je boven op de sporen zat! Nu werk ik al 6 jaar met EBP-technologie in het splinter-nieuwe seinhuis van Namen. Automatisering is volgens mij de enige logische stap. Geavanceerde technologie zorgt immers voor meer veiligheid op onze spoorwegen!

Wij zijn eigenlijk de spil waar het hele treinverkeer om draait. We zorgen ervoor dat de treinen in alle veiligheid en zo stipt mogelijk rijden. Dat is in een notendop wat we hier eigenlijk doen. Mijn werk is in ieder geval nooit eentonig; iedere dag brengt weer iets nieuws. We worden voortdurend geconfronteerd met verschillende situaties en het is steeds opnieuw een uitdaging om onvoorziene problemen snel op te lossen. In die zin is mijn job echt een verrijking, ook op persoonlijk vlak. Om het drukke verkeer in goede banen te leiden, heb je een goed geolied team nodig. Je kunt niet alleen in je hoekje blijven zit-

ten, maar moet integendeel vaak overleggen en nauw samenwerken met collega's: andere operatoren, onderstationschefs, regelaars... Iedereen draagt zijn steentje bij tot de veiligheid en stiptheid van onze treinen.

Tot slot mogen we niet vergeten dat een operator een grote verantwoordelijkheid draagt. We zijn verantwoordelijk voor de veiligheid van de reizigers en van onze collega's op het terrein. Operator zijn, is een job die je met volle overtuiging doet. Gedrevenheid is dan ook een must om die verantwoordelijkheid aan te kunnen!

”



06



300 km/u, snel genoeg?

Het jaar 2009 stond ongetwijfeld in het teken van het hogesnelheidsnet! Op 8 december stelde Infrabel zijn volledig van grens tot grens afgewerkte hogesnelheidsnet ter beschikking van de operatoren, een echte primeur in Europa! De aanleg van dit 3-assige hogesnelheidsnet mag zichzelf gerust het grootste bouwproject sinds Expo '58 noemen. Sinds 2009 zijn de afstanden op het Europese continent opnieuw een stuk kleiner geworden!



Jean-Marie Raviart

Directeur-generaal Infrastructuur

“ 2009 was voor onze directie een scharnierjaar! Allereerst werden de laatste twee hogesnelheidslijnen in België, L3 en L4, officieel in gebruik genomen. Bovendien kwamen 4 nieuwe LCI's (Logistiek Centrum Infrastructuur) uit de startblokken, onder meer in Denderleeuw en Brussel-Klein-Eiland. Binnen onze nieuwe Logistieke Centra worden de stocks voortaan met behulp van SAP-software beheerd. De invoering van dit ERP-systeem vereiste een grondige hertekening van onze werkprocessen.

Een andere belangrijke gebeurtenis was de ISO-certificering van al onze diensten en 2 zones. In 2010 komen daar nog 3 zones bij zodat onze directie nog dit jaar volledig ISO-gecertificeerd zal zijn. Zo kunnen we de kwaliteit van de Belgische spoorweginfrastructuur nog beter bewaken!

”





6.1. Gisteren nog een verre droom, vandaag al realiteit

Na 16 jaar van intensieve arbeid en een investering van niet minder dan 5 miljard euro, was het op 8 december eindelijk zo ver: de laatste ontbrekende schakel van het Belgische hogesnelheidsnet werd ingewijd en daarmee werd de kaart van Europa volledig hertekend. Reizigers kunnen vanaf december 2009 in minder dan 2 uren van Brussel naar de grootste Europese steden reizen tegen een snelheid van 300 km/u. Het Belgische hogesnelheidsnet bestaat uit 3 assen, waarop de in eigen bedding aangelegde hogesnelheidslijnen geïntegreerd werden in het bestaande spoorwegnet.

De eerste as verbindt Brussel met de Franse grens (richting Parijs en Londen) en werd al in 1997 in gebruik genomen. De tweede as, richting Duitsland, werd in 2009 ter beschikking gesteld en verzekert de verbinding met de Duitse steden Keulen en Frankfurt. De ingebruikname van de derde as richting Nederland, naar Amsterdam en Rotterdam, ten slotte luidde het begin van een nieuw tijdperk voor het Europese spoorverkeer in. Maar daarmee is de kous echter niet af... Om te allen tijde een optimale kwaliteit van de 314 kilometer spoor die het hogesnelheidsnet telt te garanderen, is een regelmatige onderhoudsbeurt van deze ultramoderne infrastructuur nodig.



6.2. Morgen de goederen-HST?

De hogesnelheidstrein wordt omwille van zijn zeer lage CO₂-uitstoot bestempeld als hét groene alternatief voor het reizigersvervoer op middellange en lange afstand. Maar waarom zouden de hogesnelheidslijnen ook niet tegelijkertijd de toekomst kunnen inluiden voor het goederenvervoer? Daar werd in Europa ondertussen al aan gedacht. In 2008 stapte Infrabel mee in het hogesnelheidsnet voor vrachtvervoer, ook wel Carex genoemd (Cargo rail express).

Carex wil een nieuwe vervoersmodaliteit tot leven brengen: goederenvervoer per hogesnelheidstrein, dat naadloos aansluit op het luchttransport. Zo wil dit project de belangrijkste West-Europese luchthavens verbinden via hogesnelheidsvervoer. De luchthaven van Luik-Bierset, jaarlijks goed voor 518000 ton goederen, speelt hierin een voortrekkersrol. Het is nu enkel nog wachten op de ontwikkeling van de eerste goederen-HST door de vervoersmaatschappijen...

6.3. Snel van Brussel naar Luxemburg

Verschillende studies leren ons dat een hogesnelheidsverbinding tussen Brussel en Luxemburg onmogelijk rendabel kan zijn voor de operatoren. Maar toch beantwoordt Infrabel de vraag van zijn klanten door een totaal van 680 miljoen euro te investeren in de modernisering van deze as, die de drie belangrijkste zetels van de Europese instellingen verbindt. Om de snelheid op het grootste gedeelte van het traject op te trekken tot 160 km/u, voert Infrabel sinds 2006 heuse infrastructuurwerken uit om de afstand tussen de sporen te verbreden. Uiteindelijk wordt op een tijdswinst van 20 minuten gemikt.

In januari 2010 besliste Infrabel deze belangrijke verkeersader klaar te maken voor de komst van de kantelbaktrein, hoewel er vandaag nog geen klaar en duidelijk engagement van de spooroperatoren bestaat om dit type treinen in gebruik te nemen. De kantelbaktrein is uitgerust met een techniek waarbij de rijtuigen bij het nemen van een bocht lichtjes worden gekanteld, waardoor ze sneller door de bochten kunnen gaan!





Yves Mattart
Hoofdtechnicus seininrichting

In 2009 legde Infrabel de laatste hand aan het Belgische hogesnelheidsnet. Binnen het arrondissement HSL staat de onderhoudsbasis van Coucou in voor het onderhoud van de hogesnelheidslijn richting Frankrijk (HSL 1). Samen met zijn collega's ziet Yves Mattart, hoofdtechnicus seininrichting, toe op de goede werking van de sein- en telecominrichtingen langsheen de HSL 1.

“

Onze taak bestaat erin de goede werking van de seininrichting te controleren en op te volgen. We nemen daarbij tal van preventieve maatregelen: regelmatig onderhoud op basis van vooraf opgestelde werkfiches, vervanging van defecte onderdelen of elementen die niet langer voldoen... omdat alle installaties steeds tiptop moeten werken!

Je kan onze job eigenlijk samenvatten in de volgende kernwoorden: veiligheid, betrouwbaarheid, stiptheid en duurzaamheid. We onderhouden de installaties om hun betrouwbaarheid te garanderen en ervoor te zorgen dat de treinen stipt en in alle veiligheid kunnen rijden! Bovendien moet het materieel lang meegaan. De vele regels en vereisten voor hogesnelheidslijnen vragen om een verhoogde waakzaamheid en concentratie, zonder onze eigen veiligheid op en naast de sporen uit het oog te verliezen!

Onze seinploeg telt 6 polyvalente medewerkers. Ze zijn overal inzetbaar en dat is nodig, want we beheren alle mogelijke sein- en telecominrichtingen. In dat domein beheren we 7 CGA's (centra voor geïnformatiseerde apparatuur) en ook de kas-

ten en installaties langsheen de sporen. We komen een beetje overal en werken vaak buiten, in weer en wind. Gelukkig is de sfeer in het team opperbest!

We worden ook ingeschakeld in een snelle interventiedienst. Iedere week is een technicus per specialiteit 24/24 en 7/7 stand-by, mocht zich een incident of storing in het net voordoen. Eventuele problemen worden zo snel opgevangen. Het feit dat we van alle markten thuis zijn en autonoom kunnen werken is hierbij essentieel. We zijn ons ervan bewust dat elk incident een belangrijke impact kan hebben op de stiptheid van het treinverkeer. Wij moeten dan het hoofd koel houden en het probleem zo snel mogelijk verhelpen, in zo veilig mogelijke omstandigheden.

Elke dag is een uitdaging: het onderhouden van de ganse hogesnelheidslijn is geen eenvoudige klus. Onze job is bijzonder interessant en leerrijk. Bovendien hebben we een hecht team en vertrouwen in collega's en management. Deze troeven zorgen ervoor dat de HSL 1 een betrouwbare, efficiënte hogesnelheidslijn is waarop treinen in alle veiligheid kunnen rijden!

”



07



Uw leefwereld, onze zorg

Het spoor is van nature een van de meest ecologische transportmiddelen en biedt een oplossing om onze mobiliteitsproblemen aan te pakken. Om de impact van onze activiteiten op het milieu te verkleinen, bestaan bij Infrabel verschillende solide engagementen die onze ecologische voetafdruk gevoelig moeten verkleinen. Wij proberen bij elke beslissing die wij nemen deze impact zo veel mogelijk te reduceren. Wij willen zorg dragen voor uw omgeving, elke dag opnieuw!



Benoît Gilson

General Manager Corporate & Public Affairs

“Onze dienst ondersteunt op communicatief vlak de strategische prioriteiten van Infrabel, ondermeer dankzij een transparante communicatie van onze resultaten. Zo hebben we in 2009, samen met de dienst “Information Management”, RailTime gelanceerd. Op het vlak van veiligheid lanceerden we een grote campagne ‘Veiligheid op het werk’ voor alle medewerkers van Infrabel. Onze cel “Resident Affairs” behaalde in 2009 het ISO 9001-certificaat voor het informeren van de buurtbewoners. Ook in 2010 zullen we onze acties blijven richten op de prioriteiten van het bedrijf. We lanceren nieuwe diensten voor het informeren van reizigers, in samenwerking met onze collega’s die het treinverkeer regelen. Op het vlak van exploitatieveiligheid zullen we in 2010 talrijke initiatieven lanceren.

”





7.1. Een luisterend oor

Informatieverstrekking en transparantie naar buurtbewoners van het spoor toe zijn van bij de oprichting van Infrabel een absolute prioriteit. Sinds 2005, riep Infrabel daarom een cel "Resident Affairs" in het leven, die de omwonenden zo goed mogelijk probeert te informeren over onze projecten en zo veel mogelijk hun verwachtingen inlost.

Heel wat projecten vergen immers infrastructuurwerken die soms tijdelijk hinder kunnen veroorzaken voor de omwonenden van het spoor. Dankzij een gratis groen nummer (0800 55 000) kunnen buurtbewoners, 7 dagen op 7 tussen 7u en 22u, een antwoord krijgen op hun vragen. Maar de actieradius van de cel "Resident Affairs" beperkt zich niet tot het louter reactieve. Zo verspreidt het proactief infobereichten bij nacht- en weekendwerken, of andere hinderende werkzaamheden.

De vele infosessies die worden georganiseerd om omwonenden te informeren tijdens het gehele verloop van de werken, in samenwerking met de lokale overheden, laten ons ook toe om rekening te houden met suggesties en om inspraak mogelijk te maken. De cel "Resident Affairs" staat garant voor een onberispelijke dienstverlening. Het ISO 9001-certificaat dat begin 2009 werd behaald, is daarvan het bewijs. Een luisterend oor op maat van uw behoeften, dat is ons ultieme streefdoel.

7.2. Met de wind in de zeilen!

In het kader van de groepering van de Logistieke Centra Infrastructuur, rijzen tal van nieuwe, moderne gebouwen uit de grond. Maar de strategie van Infrabel gaat verder dan alleen centraliseren en moderniseren. In 2009 nam Infrabel zijn eerste "groene" LCI in gebruik. Het Logistieke Centrum Infrastructuur in Aarlen werd gebouwd op de basis van een bestaand gebouw en kan bijna helemaal "passief" worden genoemd. Het gebruik van zonne-energie, een uitstekende isolatie en een optimale oriëntering van de kantoren verkleinen de ecologische voetafdruk aanzienlijk. En dit is nog maar een begin! Alle toekomstige LCI's zullen voortaan op ecologische wijze worden gebouwd. Het gebruik van groene energie en de recyclage van natuurlijke grondstoffen voor de samenleving zijn bij Infrabel een groeiende prioriteit. Zo onderzoekt Infrabel verschillende oplossingen om de houten dwarsliggers die niet meer bruikbaar zijn te recyclen tot bruikbare energie voor bedrijven. Maar ook de treinen kunnen binnenkort op groene energie

rijden! Om het efficiënte energieverbruik van het spoorverkeer nog te optimaliseren, bouwt Infrabel samen met Electrabel en de lokale overheden een heus windmolenpark langs de hogesnelheidslijn Leuven-Luik, waarvan de opgewekte energie rechtstreeks naar het spoorwagennet zal stromen.

De 20 windturbines moeten met een jaarlijkse energieproductie van ongeveer 100 Gigawatt-uur niet alleen het hogesnelheidsverkeer op de spoorlijn Leuven-Luik voeden, maar ook de spoorlijnen Tienen-Voroux en Landen-Hasselt. Binnenkort kan Infrabel u een goede reis wensen met de wind in de zeilen!

7.3. Solide engagementen

In 2009 publiceerde de NMBS-Groep een allereerste gezamenlijke duurzaamheidsverslag. Voor het eerst biedt dit duurzaamheidsverslag een uiterst helder en sprekend overzicht van de inspanningen die de NMBS-Groep levert om een duurzame dienstverlening te verzekeren, op ecologisch, economisch en sociaal gebied. Infrabel werkte actief mee aan de realisatie van dit duurzaamheidsverslag.

In oktober 2009 behaalde het verslag meteen een speciale vermelding op de uitreiking van de Award voor het beste Belgische duurzaamheidsverslag, uitgereikt door het Instituut van Bedrijfsrevisoren. Infrabel werkt daarnaast ook zelf aan een eerste milieubeleidsplan, dat in de eerste plaats een structurend plan moet zijn die de basis vormt van een echte mentaliteits- en gedragswijziging.





Chloé Van Driessche
Projectleidster Cel "Resident Affairs"

Sinds haar ontstaan heeft de cel "Resident Affairs" snel aan bekendheid gewonnen onder de buurtbewoners van het Belgische spoorwegnet. Dit vertaalt zich in een stijging van het aantal vragen dat dagelijks bij Infrabel terecht komt. Een jong en dynamisch team staat in voor de opvolging ervan. Onder hen Chloé Van Driessche, die sinds 15 maanden bij Infrabel werkt.

“

Buurtbewoners kunnen bij ons terecht met al hun vragen over Infrabel-werven in hun omgeving. Dit kan via ons groen nummer 0800/ 55 000 of per e-mail. Wij proberen dan zo snel mogelijk op elke vraag een duidelijk antwoord te formuleren en een oplossing te vinden voor elk probleem.

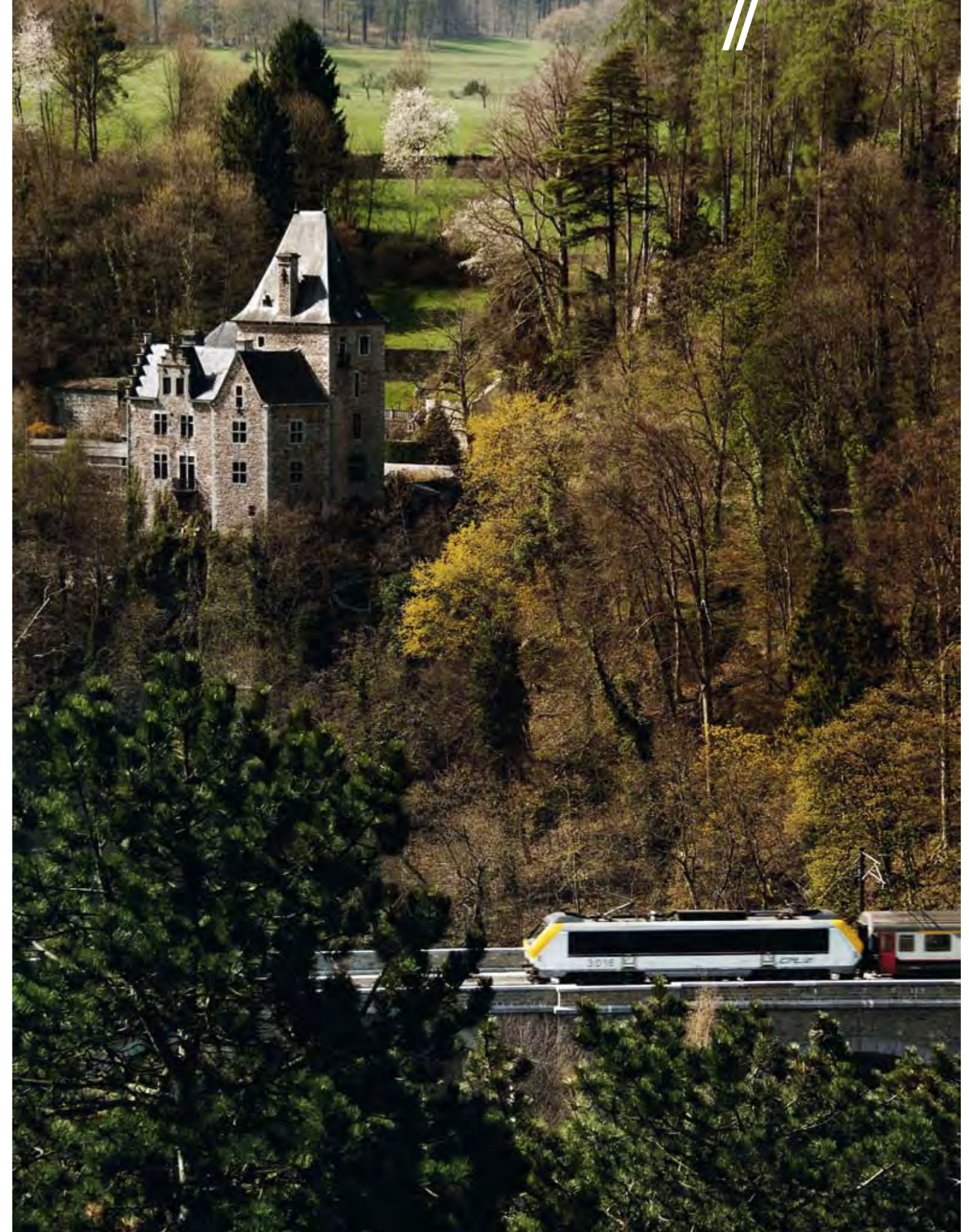
Onze taak reikt echter verder dan louter reageren op vragen van buurtbewoners! We nemen ook allerhande initiatieven om omwonenden proactief te informeren. Dit doen we onder andere door informatiesessies te organiseren ter plaatse. Hierbij lichten we grote projecten of werven toe die een aanzienlijke impact hebben op de omgeving. Voor langdurende en grootschalige werven stellen we tevens brochures op, die het hele project in detail voorstellen.

Naast alle technische aspecten van de projecten, neemt de menselijke factor ook een heel belangrijke plaats in binnen onze functie. Eerst en vooral komen we veel in contact met ingenieurs binnen het bedrijf, om informatie te verkrijgen over werven en projecten. Deze informatie zetten wij daarna om in eenvoudige en duidelijke taal voor de buurtbewoners. Dat is

telkens een hele uitdaging, omdat we ons in twee totaal verschillende perspectieven moeten inleven: de technische achtergrond en toelichtingen van de ingenieurs en de leefwereld van de buurtbewoners.

Op verschillende momenten, zoals tijdens infosessies, komen we bovendien rechtstreeks in contact met buurtbewoners. Dan luisteren wij aandachtig naar hun vragen, opmerkingen en klachten. We proberen ons in hun situatie in te leven en hun problemen zo goed mogelijk op te lossen. We zouden zo kunnen besluiten dat wij op die manier het menselijke gezicht van Infrabel tonen aan een groter publiek!

”



08



Dankzij onze mensen...

Aan de vooravond van zijn vijfde verjaardag kan Infrabel terugkijken op een enorme evolutie. Onze onderneming moet vandaag zijn culturele evolutie voortzetten om zo goed mogelijk het hoofd te bieden aan de uitdagingen van morgen.

De komende tien jaar bereikt echter 50% van onze collega's de pensioengerechtigde leeftijd! Daarom zoekt Infrabel nu al volop nieuwe medewerkers om hen te vervangen! Niet alleen werd in 2009 het startschot gegeven voor een gestructureerd stagebeleid binnen Infrabel, Ook investeerde Infrabel in een professioneel en warm onthaal voor de nieuwe medewerkers.



Etienne De Ganck

Adjunct-directeur Beheer Spoorwegverkeer

“ Het voorbije jaar werden we jammer genoeg geconfronteerd met dalende stiptheidscijfers. Een daling die onder meer veroorzaakt werd door de barre winterse weersomstandigheden die we sinds meer dan 10 jaar niet meer gekend hebben. Toch hebben we in 2009 heel wat projecten opgestart om de stiptheid op het Belgische spoorwegnet te verbeteren. We hebben ons actieplan, dat al langer bestond, gestructureerd in 3 groepen acties om zo nog doelgerichter aan de stiptheid te werken. Bovendien hebben we in 2009 al hard gewerkt om in 2010 een ISO-certificatie te behalen voor het bepalen van de stipheidsresultaten en het toewijzen van de vertragingen. Dit vormt voor de meer dan 2000 medewerkers van onze directie, van alle niveaus, een enorme uitdaging voor het komende jaar!

”



8.1. Een uitdaging voor de komende jaren

Onze medewerkers vormen de funderingen van waaruit echte muren kunnen worden gemetst. Aangezien in de komende tien jaar zowat 50% van onze medewerkers op pensioen vertrekken, zullen de vervanging van deze collega's en de kennisoverdracht een belangrijke uitdaging zijn voor de komende jaren. Het aanwervingsplan van Infrabel is op zijn minst ambitieus te noemen: zo vonden in 2009 ruim 800 nieuwe medewerkers de weg naar ons bedrijf.

Met een speciale focus op technische hooggeschoolde jongeren (ingenieurs, elektromecanici enz.), levert Infrabel, samen met de NMBS-Holding die de personeelsleden aanwerft voor Infrabel, heel wat inspanningen om de troeven van onze onderneming in de verf te zetten. Bij Infrabel werd binnen de Human Resources afdeling dan ook een speciale eenheid gecreëerd die zich uitsluitend toelegt op de zoektocht naar ambitieuze, jonge mensen, om onze teams te versterken.



8.2. Een gloednieuw stagebeleid

Maar ook de laatstejaarsstudenten mogen hierbij niet aan onze aandacht ontsnappen! Om de grote vraag aan stageplaatsen bij Infrabel te kunnen opvangen, werkte Infrabel in 2009 aan een heuse stagepolitiek, die in de loop van 2010 zal worden geïmplementeerd. Niet minder dan 200 stageplaatsen zullen dan vanaf het volgende academiejaar (2010-2011) aan studenten en leerlingen worden aangeboden.

Met deze stagepolitiek willen wij niet alleen de onderneming nog meer openstellen voor de interesse van leergierige studenten, maar hopen wij ook een hechte band op te bouwen met de stagelopende studenten, met het oog op de versterking van onze ploegen. De ambassadeurs van onze onderneming naar de buitenwereld toe, dat zijn onze medewerkers!

8.3. Een warm onthaal!

Een hartelijke ontvangst op de eerste werkdag is cruciaal om onze nieuwe medewerkers van bij het begin te motiveren en van dichtbij te betrekken bij onze projecten. Infrabel neemt deze strategische inzet ter harte en voerde daartoe eind 2008 een interne campagne bij zijn medewerkers.

Daarnaast kan elke nieuwe collega voortaan genieten van een uitgewerkt en gepersoniseerd onthaaltraject waarbij hij of zij niet alleen informatie thuis ontvangt vóór de eerste werkdag, maar ook kan deelnemen aan een infosessie om nader kennis te maken met de strategie en de activiteiten van de onderneming. In 2009 werden zo 13 onthaalsessies georganiseerd, met een tevredenheidspercentage van 96%! Zo kunnen onze nieuwe collega's zich vanaf de eerste dag onderdompelen in de wereld van de spoorinfrastructuur!





Claire Walewys
Medewerkster Sourcing & Selection

Voor de aanleg en het onderhoud van een efficiënte spoorinfrastructuur moet er fors geïnvesteerd worden in technisch personeel. Gelet op onze omgekeerde demografische piramide, is de werving van technisch personeel een prioriteit. Infrabel stelde zijn stagebeleid dan ook bij. Samen met haar collega's van de cel "Sourcing & Selection", zorgt Claire Walewys voor een nauwe netwerking tussen Infrabel en de scholen.

“

Het doel van ons jonge stageteam is om binnen Infrabel een doeltreffend stagebeleid te voeren met het oog op de aanwerving van onze stagiairs bij afloop van hun stage. Bedoeling is om studenten aan te trekken met een technisch profiel dat vandaag maar moeilijk op de arbeidsmarkt te vinden is. Daarom proberen we zo veel mogelijk laatstejaarsstudenten in te schakelen. Ze kunnen onze onderneming en spoorberoeven naar hartenlust ontdekken en verkennen. Voor ons is zo'n stage eigenlijk een soort van 'voorrekruting'.

Stages moeten een volwaardig onderdeel worden van ons HR-beleid. We moeten ons ervan bewust zijn dat een stagiair een echte aanwinst kan zijn! Een goede begeleiding is dan de sleutel tot een geslaagde inschakeling, vandaar dat we verschillende initiatieven lanceren om de stagebegeleiders en hun stagiairs te ondersteunen. Een mooi voorbeeld is de handleiding voor stagebegeleiders en stagiairs die Infrabel uitgeeft en die eigenlijk dienst doet als praktische gids.

Op middellange termijn willen we proactiever gaan werken. Een analyse van onze rekruteringsbehoeften moet toelaten om

de geknipte stagiair direct van de schoolbanken te plukken! In samenwerking met onze collega's van NMBS-Holding geven we presentaties voor studenten in verschillende scholen en universiteiten zodat ze een idee krijgen van wat Infrabel te bieden heeft. Wat opvalt, is dat de studenten meestal aangenaam verrast zijn wanneer ze ontdekken dat Infrabel een dynamische onderneming is die grootse, ambitieuze projecten realiseert!

Daarnaast hebben onze ambassadeurs ook een vaste stek op beurzen en salons. Deze enthousiaste medewerkers dragen fier de Infrabelkleuren en motiveren jongeren om onze onderneming in al haar facetten te ontdekken. Dat doen ze door over hun eigen ervaringen binnen onze groep te vertellen.

”



Ondernemingsnummer
RPM Brussel 0896.763.267

Infrabel

N.V. van publiek recht
Barastraat, 110 B-1070 Brussel
www.infrabel.be

Verantwoordelijke uitgever:

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

Projectcoördinatie:

Ilse Mayens

Interviews:

Annelies De Keyser, Ilse Mayens

Grafische vormgeving & productie foto's:

Michel Sion

Foto's:

Johan Dehon - Michel Sion

Opvolging vertalingen:

Lieven Tack

Druk en afwerking:

Lannoo Drukkerij
www.lannooprint.be
Gedrukt in juni 2010



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

