

# Geconsolideerd jaarverslag 2017 aan de aandeelhouders

Jaarverslag van de raad van bestuur aan de algemene vergadering van  
aandeelhouders van 16 mei 2018



## Inleiding: verplichte vermeldingen in het jaarverslag

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

Overeenkomstig de wettelijke en statutaire voorschriften, heeft de raad van bestuur de eer u verslag uit te brengen over de toestand en de resultaten van de Infrabel Groep met betrekking tot het boekjaar 2017.



# Toestand van de Groep

## 1. Belangrijke gebeurtenissen in 2017, in het licht van onze strategische prioriteiten

Deze eerste paragraaf van het jaarverslag brengt een chronologisch relaas van de markante gebeurtenissen van 2017 en brengt deze in verband met de strategische prioriteiten van Infrabel in het Ondernemingsplan 2017-2020:



**Veiligheid voorop**



**Treinen op tijd**



**Een spoornet voor alle treinen van morgen**



**Een financieel gezond bedrijf**



**Op één lijn met de samenleving**

Januari // Februari



### Schildwachten opleiden via virtuele realiteit, een Europese primeur!

Op 25 januari 2017, stelde Infrabel zijn gloednieuwe 3D simulator voor de opleiding van de schildwachten voor aan de Ministers Bellot en De Croo, in aanwezigheid van onze CEO Luc Lallemand.

De simulator dompelt de schildwachten onder in een realistische 3D omgeving waarin ze concrete werksituaties krijgen voorgeschoteld. Het systeem registreert de reacties van de schildwacht. Ondertussen kan de instructeur het scenario aanpassen met onverwachte gebeurtenissen. Tijdens de simulatie draagt de schildwacht een bril die de projectie in real time stuurt en synchroniseert op de 4 schermen. Sinds 2017 maakt een sessie op de simulator deel uit van de 5-daagse opleiding van de toekomstige schildwachten.

Het gaat om een Europese primeur, waarvoor Infrabel bekroond wordt met een RailTech Innovation Award. Een mooie beloning voor deze innovatie binnen het domein waarvoor Infrabel zich onafgebroken inzet: veiligheid.





## Een veilig spoornet dankzij ETCS en een gemoderniseerde seininrichting

Infrabel werkt voortdurend aan het verhogen van de veiligheid op het Belgische spoornet. In 2017 zetten we de beveiliging van het spoornet onverstoord verder, overeenkomstig ons ETCS Masterplan.

De combinatie van het TBL1+ systeem, de eerste stap van de beveiliging van het spoornet dat we reeds afwerkten in 2015, met de implementatie van de verschillende varianten van het treincontrolesysteem ETCS, moet de risico's op seinvoorbijrijdingen verder verkleinen. Het volledige spoornet moet uitgerust zijn met ETCS tegen 2022 en het rollend materieel tegen 2025.

De uitrol van het ETCS systeem is nog volop bezig, maar de evolutie van het aantal seinvoorbijrijdingen in 2017 is bemoedigend. Op een totaal van ongeveer 1,3 miljoen treinen die jaarlijks gebruik maken van ons hoofdspoornet, reden er dit jaar 55 een rood sein voorbij (0,0042%). We kunnen spreken van een daling (-39,5%) in vergelijking met 2016. Toen werden er nog 91 gelijkaardige feiten opgetekend.

Infrabel speelt een voortrekkersrol op het vlak van ETCS: 24,76% van zijn spoornet is ondertussen al met dit veiligheidssysteem (met inbegrip van equivalente systemen) uitgerust. Met 1.613 km uitgeruste hoofdspoorlijnen beschikt België over het langst uitgeruste tracé dat over klassieke spoorlijnen loopt (equivalente systemen inbegrepen). Met de volledige ETCS uitrusting wil Infrabel de spoorinfrastructuur in België tot een van de veiligste ter wereld maken.

Infrabel werkt sinds zijn oprichting ook aan de modernisering en concentratie van de seinposten van waaruit de seinen en wissels worden bediend. Het gaat meer bepaald om de vervanging van de 'all-relais' seinhuizen door hypermoderne seinhuizen die zijn uitgerust met een elektronisch bedieningssysteem en van waaruit een grotere actieradius mogelijk is. Hierdoor krijgen de mensen in het seinhuis een beter algemeen overzicht, wat het beslissingsproces aanzienlijk versnelt en de kwaliteit ervan verhoogt.

De tweede fase van deze modernisering, die momenteel bezig is, moet ervoor zorgen dat de volledige seininrichting binnen tien seinzalen wordt geconcentreerd. Deze zal worden afgerond in 2024. In 2017 heeft de toepassing van het moderniseringsprogramma ervoor gezorgd dat het aantal seinhuizen nu gedaald is tot 31 (ten opzichte van 311 in 2005). Dit concentratieprogramma is een van de belangrijkste aspecten van New Traffic Management. Daarnaast voorziet New Traffic Management een scheiding van de operationele functies van de verkeersregeling en de beveiligingsfunctie en een nieuw informaticasysteem voor verkeersleiding dat, onder andere, een beter overzicht biedt van de huidige en toekomstige toestand van het treinverkeer op het spoornet.



## Nieuwe sensibiliseringstool voor minder ongevallen aan overwegen

Op 17 februari 2017 stelde Luc Lallemand een nieuwe sensibiliseringstool voor om leerlingen van het lager onderwijs vertrouwd te maken met de veiligheidsregels aan overwegen, in stations en langs het spoor.

Met deze actie wil Infrabel **leerkrachten van het lager onderwijs** aanmoedigen om het thema van spoorveiligheid tijdens hun lessen aan bod te brengen en ook eigen **personeelsleden** warm maken om sensibiliseringsacties in scholen te organiseren.

De sensibiliseringskit bestaat uit 5 modules:

- **Module 1 – Uitstap met de kinderen naar een station.** De leerlingen krijgen uitleg over de installaties in het station en aan overwegen en de verschillende veiligheidssystemen.
- **Module 2 – Theorie.** Een theoretische basis over de spoorveiligheidsregels.
- **Module 3 – Reuzenganzenbord** rond de spoorveiligheid (op bestelling).
- **Module 4 – Gezelschapsspel “Spoorzoekers”** voor de leerlingen van het 5e en 6e leerjaar.
- **Module 5 – Thematische veiligheidsaffiches** (aan overwegen, in het station en langs het spoor), met vragen en afbeeldingen.

Ondanks de verschillende veiligheidsmaatregelen en bewustmakingscampagnes van Infrabel kwamen in 2017 9 personen om het leven aan een overweg. In het totaal gebeurden er 51 ernstige ongevallen. Onvoorzichtigheid en het niet naleven van de wegcode blijven de belangrijkste oorzaken.

Sinds 2005 heeft Infrabel 335 overwegen afgeschaft. Op 1 januari 2018 telde ons land 1.737 overwegen, tegenover 2.072 in 2005. Die aanzienlijke daling kadert in het beleid van Infrabel om de veiligheid op het spoornet te verhogen. 95% van de openbare overwegen is uitgerust met “actieve” seininrichting. Die bestaat uit seinen, een belsignaal en/of slagbomen.

Maart // April



## Uitzonderlijke sluiting van de Noord-Zuidverbinding

Het was al meer dan dertig jaar geleden dat het treinverkeer tussen de stations van Brussel-Noord en Brussel-Zuid volledig onderbroken werd. Tijdens het laatste weekend van april 2017 sloot Infrabel de Noord-Zuidverbinding om de seininrichting van het binnenrooster van Brussel-Zuid volledig te moderniseren.

De Noord-Zuidverbinding, die in 1952 officieel in gebruik werd genomen, is een van de drukste ter wereld: elke weekdag maken bijna 1.200 treinen voor binnenlands en internationaal verkeer er gebruik van. Dankzij de moderniseringswerken voldoet de tunnel aan de modernste vereisten qua betrouwbaarheid en veiligheid. Een ambitieuze werf, die al van start ging in 2013 en in 2019 beëindigd zou moeten worden met de volledige digitalisering van de seininrichting (EBP/PLP technologie).

Met een gefaseerde uitvoering van de werken had men het treinverkeer weliswaar niet volledig hoeven stil te leggen, maar dan zouden honderden treinen wel gedurende een langere periode vertraging hebben opgelopen. Uiteindelijk werd er dus voor gekozen om het treinverkeer gedurende drie dagen volledig stil te leggen. 200 werkrachten, die 24u/24 werden ingeschakeld, zorgden voor de vervanging van 37 seinen en van de gemotoriseerde bediening van 87 wissels tussen de uitrit van Brussel-Zuid en de ingang van de tunnel (station Brussel-Kapellekerk). Deze operatie was een technologisch huzarenstukje dat zowel de betrouwbaarheid van het spoornet, dankzij de verdubbeling van de componenten, als de veiligheid voor de reizigers, dankzij een volledig geïnformatiseerde controle van het treinverkeer, ten goede komt. Deze werkzaamheden vormden ook een eerste stap in de uitrol van het ETCS systeem. Bovendien maken deze werken ook deel uit van het concentratieprogramma van de seininrichting, dat zal toelaten om alle seinen overal in Brussel vanuit één enkel nieuw seinhuis te bedienen.

De uitzonderlijke sluiting van de Noord-Zuidverbinding was eigenlijk maar het topje van de ijsberg. Sinds verschillende jaren is er immers een veel discretere werf aan de gang in de spoortunnel. Het gaat om moderniseringswerken die de infrastructuur moeten opkrikken naar de moderne vereisten inzake betrouwbaarheid en veiligheid. Deze werken, waarbij ook de bovenleiding en sporen volledig worden vernieuwd, zullen eind 2018 volledig klaar zijn en zijn goed voor een investering van ongeveer 200 miljoen euro.



### De werken aan de Noord-Zuidverbinding in cijfers

De werken van de Noord-Zuidverbinding worden uitgevoerd in samenspraak met de DBDMH (Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest). Hierdoor kon het volgende al worden geïnstalleerd:

3 nieuwe noodtoegangen  
 11 km dienstpaden  
 11,3 km kabelsleuven  
 12 km glasvezelkabels voor automatische branddetectie  
 4 km nieuwe waterleidingen  
 80 noodtelefoons  
 15 kasten uitgerust met noodhulpmateriaal voor de brandweer  
 30 lorries om materiaal te vervoeren  
 1.200 verlichtingstoestellen/noodverlichtingen  
 67 camera's (waarvan 22 speciaal voor het opsporen van spoorlopers)  
 8.500 m<sup>2</sup> brandwerende muren

Mei // Juni



### Infrabel stelt zijn Ondernemingsplan 2017 – 2020 voor

Het ondernemingsplan 2017-2020 bouwt in de eerste plaats voort op de grote strategische pijlers van de vorige plannen, maar legt wel meer de klemtoon op het feit dat de maatregelen en de noodzakelijke voorwaarden voor de uitvoering van die maatregelen, onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Het Ondernemingsplan 2017 – 2020 van Infrabel, dat op 30 mei 2017 werd goedgekeurd, houdt rekening met een aanzienlijk krappere begrotingscontext, en plaatst het belang van de reiziger resoluut centraal. Het plan kan worden samengevat in tien doelstellingen:

1. De exploitatieveiligheid van het spoornet stapsgewijs verhogen
2. Waken over de veiligheid en het welzijn van het personeel
3. Het beveiligingsniveau van de assets versterken
4. Een aantrekkelijk rijpadenaanbod vrijwaren
5. Een efficiënt beheer van het treinverkeer aanbieden
6. Bijdragen tot het behoud van een bevredigende stiptheid van het treinverkeer



7. De kwaliteit van de infrastructuur, afgestemd op de exploitatiebehoeften, zo goed mogelijk vrijwaren
8. De financiën globaal gezond houden
9. De maatschappelijke impact van de onderneming verbeteren
10. De onderneming digitaliseren en moderniseren

Via zijn ondernemingsplan streeft Infrabel ernaar om nog harder in te zetten op een versnelde modernisering en digitale transformatie, en dit in het bijzonder om meer te besparen op zijn exploitatiekosten. Door gebruik te maken van de nieuwe technologische mogelijkheden willen we onze processen verder moderniseren en efficiënter maken. Tevens wil de onderneming via deze digitalisering beantwoorden aan de verwachtingen van de jongere generaties.

Het meerjareninvesteringsplan 2016-2020, goed voor een totaal investeringsbudget van 4,3 miljard euro, maakt integraal deel uit van het ondernemingsplan. Veiligheid blijft de absolute prioriteit. Infrabel wijdt een totaal bedrag van niet minder dan 1,3 miljard euro aan verschillende veiligheidsprojecten. Het gaat meer concreet om de verdere uitrol van ETCS, de modernisering en concentratie van de seinhuizen, de afschaffing en vervanging van overwegen en de beveiliging van spoortunnels.

De totale investering voor de pijler “Stiptheid en Veiligheid” bedraagt 2,5 miljard euro. Alle onderhouds- en vernieuwingswerken van de spoorinfrastructuur die zijn ondergebracht in deze tweede pijler komen zowel de veiligheid als de stiptheid ten goede: vernieuwing van het spoornet, concentratie en modernisering van de Logistieke Centra Infrastructuur, aankoop van werktreinen en meettreinen. Infrabel vervolgt zijn grote digitaliseringsprogramma ook vastberaden: dit plan, waarvoor het startschot werd gegeven in 2013, omvat met name de ingebruikname van preventieve onderhoudstools en de opleiding in een 3D-simulator voor 1.600 schildwachten.

Een derde investeringsprioriteit is de capaciteitsuitbreiding die de afwerking van lopende projecten beoogt en ook de bouw van nieuwe spoor- en onthaalinfrastructuur omvat. Voorbeelden van deze projecten zijn de verdere afwerking van de Spoorbypass Mechelen, het voortzetten van de aanleg voor het 3de en 4de spoor tussen Gent en Brugge en de uitbreiding van de sporenbundel in Kinkempois (= het vormingsstation in de regio Luik).

Voor al deze projecten voorziet het MIP een bedrag van 0,5 miljard euro. Deze pijler wordt aangevuld met extra middelen die de Federale Overheid vrijmaakt in het kader van het Strategisch Meerjareninvesteringsplan 2018-2031 (zie verder).



## Ontsporing van een goederentrein tussen Aubange en Athus

Op 19 mei 2017 ontspoorde een goederentrein die op weg was naar Italië tussen Aubange en Athus. Dit gebeurde op lijn 165, die de Belgische havens verbindt met Zuid-Europa en de tweede drukste Belgische spoorlijn is voor goederenvervoer. Er vielen geen gewonden, maar er was wel veel materiële schade: zo werden er 26 km spoor, 13 km betonnen dwarsliggers (21.700 stuks), 7 wissels en de bekleding van verschillende overwegen beschadigd. De kostprijs van de werken wordt geraamd op 5 miljoen euro.

De volgende dag reed er een vrachtwagen van het leger van een brug over de E411. Deze belandde ook op de sporen van lijn 165, tussen Bertrix en Libramont. De vrachtwagen berokkende veel schade aan de bovenleiding van de twee sporen en aan de bovenleidingsportieken. De twee militairen aan boord van de vrachtwagen raakten lichtgewond.



## Job Days: een buitengewone aanwervingscampagne

Een groot deel van de medewerkers van Infrabel zal de komende jaren met pensioen gaan. Competente mensen vinden om hen te vervangen, en om de doelstellingen die het Ondernemingsplan vooropstelt, te behalen, vormt een belangrijke uitdaging. Dat geldt zeker in Vlaanderen en voor technische beroepen. Dat is dan ook de reden waarom Infrabel, na de veelbelovende ervaring van een Job Day in Kortrijk, deze aanpak verder heeft uitgewerkt door in 2017 12 regionale Job Days te organiseren. Het principe: kennis maken met de talrijke vakgebieden binnen Infrabel, een speed dating... en de mogelijkheid om dezelfde dag nog met een contract naar huis te gaan. Zo werden er in totaal 347 nieuwe medewerkers rechtstreeks aangeworven in 2017 op een totaal van 3.523 kandidaturen.





## 9 bijkomende windturbines voor het Greensky park

Het windturbinepark Greensky werd in 2017 verder uitgebreid. Het is een project voor de productie van duurzame energie dat Infrabel samen met ENGIE Electrabel, de Stad Sint-Truiden en de Brusselse elektriciteitscommunale (IBE) mee helpt realiseren. In de maand mei 2017 werden negen nieuwe windturbines in gebruik genomen langs de E40, in de gemeentes Lincet (5), Orp-Jauche (1), Hélécine (1) en Hannuit (2).

Dit omvangrijke project, dat als bijnaam 'de Zeiltrein' meekreeg, is uniek in zijn soort: de elektriciteit die niet gebruikt kan worden door het treinverkeer of de installaties van Infrabel, wordt rechtstreeks geïnjecteerd in het publiek netwerk van Elia. In principe kunnen 170 treinen op de hogesnelheidslijn Leuven-Luik (HSL2) en op de klassieke lijnen Leuven-Luik (L36) en Landen-Hasselt (L21) dagelijks gebruik maken van elektriciteit van Greensky.

Op termijn zal het eveneens een van de grootste windturbineparken van België zijn, met 25 windturbines, verspreid over zes gemeenten, vier provincies en twee gewesten. De 16 masten die tot hiertoe werden geïnstalleerd, verzekeren een jaarlijkse productie van 94.000 Mwh, genoeg om 26.000 gezinnen van stroom te voorzien. Zij voorkomen de uitstoot van 42.000 ton CO<sub>2</sub>.

Greensky sluit aan bij de milieustrategie van Infrabel, dat de positie van de trein als duurzaam vervoermiddel nog verder wil versterken. Infrabel wil eveneens zijn milieubeleid integreren in de dagelijkse processen van de onderneming en het milieubewustzijn onder zijn medewerkers aanwakkeren.





## **Infrabel werkt mee aan de oprichting van een opvangcentrum voor reptielen in Wallonië**

De vernieuwingswerkzaamheden op de lijn 162 Namen-Aarlen, die al enkele jaren aan de gang zijn, leverden Infrabel en zijn dochteronderneming TUC RAIL een verrassing van formaat op. Medio 2016, bij het indienen van de aanvragen voor het spoorgedeelte tussen Lavaux (Léglise) en Habay, ontdekten zij immers dat er zich over een afstand van 6 tot 8 km een van de grootste kolonies gladde slangen van België schuilhield.

De gladde slang is een kleine ongevaarlijke slang die zich schuilhoudt in warme en droge omgevingen in het zuiden van de Samber-Maas-vallei. De afgelopen 150 jaar heeft de soort gebruik gemaakt van het spoornetwerk om een uitgebreide populatie te ontwikkelen, maar tegelijkertijd nam de soort in Wallonië ook sterk af.

De werken die Infrabel uitvoert, omvatten met name de vernieuwing van de betonnen kabelsleuven waarin de elektrische kabels werden ondergebracht, en die in de loop der jaren een schuilplaats geworden zijn voor deze slangen. Voor deze werf werd bijgevolg een afwijking van de wet op het behoud van de natuur toegestaan, afgeleverd door het Departement van Natuur en Bos (DNB) van de SWP in Wallonië, op voorwaarde dat de meerderheid van de slangen gered wordt om ze ter plaatse weer vrij te laten wanneer de werken afgelopen zijn. De operatie om de dieren te vangen, waarvan de kostprijs van € 20.000 werd gedragen door Infrabel, werd toevertrouwd aan een gespecialiseerde firma.

Dit project kadert in het behoud van de fauna.

Juli // Augustus



## **Infrabel verbindt de productie- en exploitatiesites van Carmeuse**

Infrabel en de onderneming Carmeuse hebben een protocolakkoord ondertekend voor het herstel van de spoorlijn 136, die meer dan 30 jaar geleden werd stilgelegd. Dankzij deze 'nieuwe' aansluiting kan Carmeuse zijn nieuwe exploitatiesite in Hemptinne met zijn kalkfabriek in Aisemont, 35 kilometer verder gelegen, verbinden.

Lijn 136 werd aangelegd in 1853. Deze verbond destijds Walcourt met Florennes, in het verlengde van de lijn 132 (Charleroi-Mariembourg/Couvin), en zorgde voor het transport van ertsen van de groeven in het gebied tussen Samber en Maas naar de staalfabrieken. Bij gebrek aan rijpdaanvragen werd de lijn in 1986 gesloten en ontmanteld. Zij zal opnieuw

worden aangelegd op de plek waar men de spoorwegbedding nog kan zien die 30 jaar geleden werd opgebroken, over een afstand van 3.350 meter. Het traject zal aansluiten op de bestaande lijn 132, in de buurt van de bestaande groeve van het bedrijf Solvay.

Vier van de vijf kalkfabrieken van Carmeuse waren al aangesloten op het spoornetwerk. De vijfde aansluiting voor zwaar en frequent vervoer is erg milieuvriendelijk, want ze vermijdt de uitstoot van ongeveer 10.000 ton CO<sub>2</sub> per jaar. Dit komt overeen met de jaarlijkse transporten van 100.000 vrachtwagens.

Met deze ‘nieuwe’ aansluiting investeert Carmeuse de komende 50 jaar in de regio. Infrabel van zijn kant zal het gebruik van de L132 Charleroi-Mariembourg kunnen versterken.

Volgens het protocolakkoord tussen Carmeuse en Infrabel starten de werkzaamheden – behoudens nieuwe externe factoren – op 1 september 2019.



### Een marathonweekend voor de vernieuwing van de lijn Hasselt – Tongeren

Amper 72 uur om de veiligheid te verbeteren en de kwaliteit van het spoorverkeer van de strategische lijn Hasselt – Tongeren (L34) te optimaliseren. Dit 25 km lange traject werd

gemoderniseerd tijdens een heuse marathonwerf, dit om zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken voor de reizigers.

Zo kon Infrabel er heel wat werken uitvoeren op verschillende plaatsen, en dat binnen een zeer kort tijdsbestek. Van zondag 13 augustus tot woensdag 16 augustus 2017 waren tientallen medewerkers, verschillende werktreinen en werfkranen koortsachtig aan het werk om de vernieuwingswerken tussen Hasselt en Tongeren tot een goed einde te brengen.

- In het station van Hasselt werden de sporen en wissels vernieuwd.
- Op het baanvak Hasselt – Bilzen, werden de sporen vernieuwd, werden er bekabelingswerken uitgevoerd en sleuven gegraven.
- Op het baanvak Bilzen – Tongeren werden de sporen en dwarsliggers vernieuwd, de beplanting op de bermes gesnoeid en werd de doorgang op het niveau van Eldersbroek volledig vernieuwd.
- In het station van Tongeren zorgde een werktrein voor het onderhoud van de bovenleiding van alle perronsporen.

De kostprijs van de volledige vernieuwing van de belangrijke Limburgse spoorlijn bedraagt 4 miljoen euro, en kadert in de voortdurende vernieuwing en het onderhoud van de spoorinfrastructuur door Infrabel.

Dit marathonweekend past in onze strategie om de werken maximaal te bundelen om ze op een optimale manier te kunnen coördineren binnen eenzelfde werkvenster.



## Centrale rol voor Infrabel en TUC RAIL in grote Belgische mobiliteitsprojecten

Infrabel staat permanent in dialoog met tal van interne en externe partners, onder wie ook zijn klanten, personeelsleden of de Belgische samenleving in haar geheel. Hun vertrouwen winnen en behouden is voor Infrabel essentieel. Daarom luistert Infrabel naar hun verwachtingen waar het zo goed mogelijk aan wil beantwoorden.

De nieuwe autosnelweg A11, ten zuiden van de haven van Zeebrugge, verbindt de gewestwegen N31 (Brugge – Zeebrugge) en N49 (Antwerpen – Knokke-Heist). Dit moet de mobiliteit in en rond de haven aanzienlijk verbeteren, en de intermodaliteit, onder meer met het spoorverkeer, in de haven stimuleren.

Het tracé van de A11 doorkruist talrijke spoorwegen: het bleek nodig om nieuwe bruggen en tunnels te bouwen, en om bepaalde bestaande bruggen af te breken. Verschillende overwegen op het traject werden volledig vernieuwd, een ervan werd buiten gebruik gesteld en de bovenleidingen werden aangepast aan de nieuwe situatie. Honderden meters aan

kabels en leidingen werden verplaatst. Ten slotte hebben Infrabel en TUC RAIL de lokale bediening en bescherming van de beweegbare brug over het Boudewijnkanaal geoptimaliseerd.

Het Vlaams Gewest heeft in totaal 674 miljoen euro geïnvesteerd in de realisatie van deze 'ontbrekende schakel'.



## Je leven is geen illusie: zomeractie tegen spoorlopen

Traditioneel zien we dat er in juni en juli veel spoorlopers zijn. Aangezien tienduizenden jongeren in de zomer met de trein naar de muziekfestivals trekken, organiseerde Infrabel tijdens de 7 Belgische zomerfestivals een originele en digitale sensibiliseringsactie. Centraal binnen deze campagne staat de sensibiliseringscontainer "The BOX" by Infrabel.

In 2016 al organiseerde Infrabel een nationale enquête om meer inzicht te krijgen in risicovol gedrag en om het doelpubliek voor spoorlopen beter te kunnen bepalen. Deze enquête leert ons dat het typische profiel van een spoorloper een man is uit stedelijk gebied, tussen 18 en 34 jaar oud, die vaak de trein neemt. Bovendien stellen we vast dat ondanks heel wat maatregelen (controles, camerabewaking, wegnemen van overwegen, struikelmatten of sensibiliseringscampagnes) het aantal gevallen van trespassing op het spoorwegdomein blijft toenemen.

Hoofdrolespeler in de nieuwe sensibiliseringscampagne van Infrabel is een illusionist. Hij nodigt de festivalgangers uit in "The BOX" voor een interactieve act met een tablet. Op zijn scherm is een dummy te zien die langs de sporen loopt en om tijd te winnen de sporen oversteekt waar dat niet mag. Daarbij wordt hij gegrepen door een trein. Omdat het maar een spel is, kan de illusionist de dummy weer tot leven brengen door hem figuurlijk het leven van 1 van de festivalgangers te geven. Uiteindelijk kan deze zijn reis verder zetten en steekt hij de sporen, zoals het hoort, over via een brug, overweg of onderdoorgang. De boodschap van de illusionist is kort en krachtig: "Kom nooit op de sporen, want je leven is geen illusie zoals in mijn show". Ten slotte tovert de goochelaar nog oordopjes uit z'n tablet, een praktisch cadeautje.

Ter herinnering kunnen de festivalgangers een foto laten nemen op onze stand en deze foto uitprinten en delen op de sociale media delen met de hashtag #NoTrespassing.

2017 blijft echter een zwart jaar op het gebied van spoorlopen: er vielen immers 7 dodelijke slachtoffers en 7 mensen raakten zwaargewond. Elke dag veroorzaakten spoorlopers meer dan 6 uur vertraging.

September // Oktober



### **Overstromingen in Sint-Joost-ten-Node: de teams van Infrabel herstellen de schade in recordtempo!**

Op 7 september 2017 veroorzaakte een waterlek in het Vivaqua-netwerk in Sint-Joost-ten-Node een overstroming van de spoortunnel op de lijn 161. Hierdoor werd het spoorverkeer tussen Brussel-Noord en Brussel-Schuman volledig onderbroken. De sporen werden over een afstand van 700 meter bedekt met een modderlaag.

In amper 11 werkdagen slaagden de teams van Infrabel erin om de schade te herstellen: de ballast en sporen vervangen over een afstand van 700 meter, de spoorbedding over een afstand van 300 meter vernieuwen en de fundering gedeeltelijk herstellen als gevolg van bijkomende waterlekken. Alle kabels, de seininrichting, de TBL1+ bakens en de bovenleiding werden gecontroleerd vooraleer de sporen opnieuw in gebruik werden genomen.



### **Nieuw tankstation in de haven van Antwerpen**

Samen met het oliebedrijf G&V Energy Group investeerde Infrabel in een ecologisch en modern tankstation in de Haven van Antwerpen. Sinds 16 oktober 2017 kunnen alle spooroperatoren snel en vlot brandstof tanken, op elk uur van de dag of nacht: de grootste locomotieven zullen in minder dan een kwartier worden gevuld, tegen een snelheid van maximaal 500 liter per minuut.



Het tankstation, dat werd gebouwd volgens strenge milieunormen, wordt gecontroleerd door OVAM, de Openbare Vlaamse Afvalmaatschappij. Het is uitgerust met een installatie om vloeistoffen te scheiden en met een betonnen vloerplaat, om elke vorm van bodemverontreiniging te voorkomen.

In 2018 zal Infrabel investeren in een tweede openbaar tankstation in de havenzone, op Antwerpen-Linkeroever. Zo zal het Belgische spoor netwerk voortaan in totaal vijf openbare tankstations voor treinen hebben. Zeebrugge, Genk-Goederen en Gent-Zeehaven hebben het goede voorbeeld gegeven.

November // December



## **Infrabel sleept verschillende awards in de wacht voor zijn innovatieve projecten**

Railpads, Brussel-Schuman, Smart Railway: de innovaties van Infrabel hebben in deze maand november heel wat prijzen en Awards in de wacht gesleept. Onze grootste successen op een rij:

### **Railpads: erkenning door het Parlement**

Infrabel zorgt voor een Europese primeur door een tool in gebruik te nemen die de geluidshinder van het spoorverkeer met de helft helpt verminderen. Het gaat hier om de ontwikkeling van een nieuwe generatie railpads. Dat zijn rubberen matjes tussen de sporen en de betonnen dwarsliggers die het geluid met gemiddeld 3 decibel kunnen verminderen. Dat is een vermindering met 50% van de geluidsoverlast in vergelijking met de vorige generatie railpads. Een opmerkelijk resultaat, dat met argusogen werd gevolgd door verschillende buitenlandse infrastructuurbeheerders.

De productie van de nieuwe railpads ging in februari 2017 van start. Tot nu toe werd iets meer dan 40 km spoor met dit materiaal uitgerust. Het is de bedoeling om dit hulpmiddel tijdens spoorvernieuwingswerken te installeren, en er op termijn het volledige Belgische spoor netwerk mee uit te rusten, goed voor ongeveer 300.000 dwarsliggers per jaar.

Deze innovatie droeg de waardering weg van de parlementsleden in de Kamer.

### **Brussel-Schuman: Stedenbouwprijs 2017**

De Brusselse Federatie voor Stedenbouw heeft haar “Gouden regels” in de categorie Mobiliteit toegekend aan de renovatie van het multimodale station Brussel-Schuman. Infrabel werkte samen met Beliris en de MIVB mee aan dit ambitieuze project en stelde tijdens de werkzaamheden zijn expertise en knowhow ter beschikking.

Tijdens werkdagen passeren er maar liefst 346 treinen per dag in het station Brussel-Schuman. Het station werd volledig omgebouwd met het oog op de indienststelling van de verbinding Watermaal – Schuman - Josafat (lijn 161A). De investering in de volledige verbinding bedroeg in totaal 564 miljoen euro.

### **Energieverbruik meten aan boord van treinen**

Elk jaar beloont het Bureau voor Normalisatie (NBB) vier experts die deelnemen aan de ontwikkeling van normen in België. Onze collega Bart Van der Spiegel maakte in 2017 deel uit van de uitverkozenen, omwille van zijn werk rond het meten van energieverbruik aan boord van treinen en voor de informatie-uitwisseling. Dat heeft geleid tot het opstellen van een norm voor de meters en tot het uitwerken van een protocol voor de informatie-uitwisseling en het vastleggen van de regelgeving.

Dankzij een energiemeter kan het precieze verbruik worden aangerekend en kan men energiezuiniger rijden. Momenteel worden er tools ontwikkeld waarmee de treinbestuurders energiezuiniger kunnen rijden, en dat in samenwerking met de spoorwegondernemingen.

### **Smart Railway: Trends Digital Pioneer Award**

Als infrastructuurbeheerder is Infrabel een Europese voortrekker op het vlak van best practices en innovatie inzake het onderhoud van de spoorinfrastructuur. Dat blijkt uit een recente internationale studie van Price Waterhouse Coopers en Mainnovation die betrekking heeft op 280 ondernemingen. Door de Trends Digital Pioneer Award in de categorie Logistiek en Bedrijfsondersteuning in de wacht te slepen, krijgt Infrabel ook een heel mooie erkenning voor de belangrijke maatregelen die werden genomen inzake digitalisering en innovatie, voor een veilig en stipt treinverkeer.

Enkele van de initiatieven van Infrabel zijn:

### **Smarter M**

Een 'SMART' en dus intelligente infrastructuur, is een infrastructuur waarvan de onderdelen een signaal uitsturen wanneer ze toe zijn aan onderhoud of vernieuwing, of defect zijn. Aan de hand van deze monitoring kunnen experts elke digitale informatie die ze ontvangen, analyseren en zo een geïntegreerd beheer van de assets verzekeren. Na deze gegevensanalyse kunnen de materiële middelen en de interventieteams op een optimale manier worden gepland.

De 'Monitoring' technologie bestaat uit meetsensoren en visuele sensoren die gestructureerde informatie naar een server doorsturen. Die gecentraliseerde gegevens worden vervolgens onderzocht door experts die de behoeften analyseren op het vlak van het onderhoud of de vernieuwing van de installaties. Vandaag gaat de trend dus in de richting van preventief onderhoud, waarbij de spoorweginfrastructuur zelf de noodzakelijke interventies signaleert. Dit omvangrijke programma betekent een grote vooruitgang op het vlak van de verbetering van de onderhoudsprocessen en hun digitalisering, de planning en organisatie van de onderhoudswerken, het beheer van de databanken van de assets en de invoering van nieuwe technologieën.

### **Meetteinen**

Vandaag worden er verschillende types meetteinen ingezet om de spoorinfrastructuur te meten: ETCS-TBL1+ bakens, dynamische geometrie van het spoor, dynamische geometrie van de contactdraad van de bovenleiding, ontvangst van het GSM-R-signaal, dynamische geometrie van de wissels. De meettein die de geometrie van de wissels opmeet, is de belangrijkste innovatie van 2017. Dankzij deze nieuwe uitrusting kunnen alle kanten van de geometrie van de wissels worden bekeken en vergeleken met de veiligheidsreferenties. Wanneer er tussentijdse en/of bijkomende metingen moeten worden gedaan, worden de wissels manueel gemeten met digitale tools zoals de digitale meetlat. Die gegevens worden eveneens opgeslagen en gecentraliseerd. Zo worden de analyses van de gegevens geüniformiseerd.

### **RailView**

Onze Street View van het spoornet verzamelt nauwkeurige gegevens over de lokalisatie van de assets en de geometrie van de bereden sporen. Deze gegevens zijn noodzakelijk voor ETCS-studies en preventief onderhoud. RailView kan ook de zichtbaarheidsafstand van de seinen en de lengte van de perrons controleren. Die beelden worden regelmatig geüpdatet dankzij camera's die zijn geïnstalleerd in de stuurposten van onze meetteinen EM202 en EM203. RailView is een afgeleide van GeoRamses, het toegangsportaal voor de technische documentatie van de I-AM assets (seinen, wissels, seinplannen, sectionering, enz.). De

technische inventaris Ramses ligt mee aan de basis van het InfraGIS systeem, de opvolger van GeoRamses die gebaseerd zal zijn op de RIAM-inventarissen (Rail Infrastructure Asset Management).

### Tablets

De vaklui die instaan voor het onderhoud van de sporen en seinen begeven zich vandaag op het terrein met tablets met een aanraakscherm. Op deze tablets raadplegen ze hun werkorders en hun documentatie en voeren ze de vaststellings- en correctiegegevens op een gestructureerde manier digitaal in. Dankzij een digitaal beheer dat alle informatie centraliseert, zorgt Infrabel voor een efficiëntere, doeltreffendere en snellere opvolging van de onderhoudswerken. 450 technici zijn al uitgerust met deze nieuwe werktuul.

### Drones

Deze worden voornamelijk ingezet voor de controle van de GSM-R antennes. Op termijn zouden zij bovenleidingen of tracés moeten inspecteren die niet steeds gemakkelijk toegankelijk zijn. Ze worden eveneens gebruikt voor diverse reportages.

### 3D-simulator

De schildwachten, die moeten zorgen voor de veiligheid van hun collega's die werken op de sporen door op afstand de aankomst van treinen aan te kondigen, worden sinds 2017 interactief opgeleid in een virtuele 3D-omgeving (cf. hierboven).



## Twee tragische ongevallen in 2017

Op 18 februari 2017 ontspoorde een trein op het traject Leuven - De Panne enkele honderden meters voorbij het station van Leuven. In de trein waren een honderdtal reizigers aan boord. Er vielen één dode en 27 gewonden.

Later in het jaar tijdens de maand november gebeurde er een tweede tragisch ongeval.

Het wegslepen van een trein na een aanrijding aan een overweg op de lijn 112 tussen La Louvière en Charleroi op 27 november 2017 had dramatische gevolgen. Nadat de trein was losgekomen van de hulptrain die hem takelde, reed de geëvacueerde trein in op het team van Infrabel dat de sporen aan het herstellen was. Hierbij kwamen twee van onze medewerkers om het leven en raakten twee andere zwaargewond. Vijf andere personen geraakten eveneens gewond, toen dezelfde trein uiteindelijk tot stilstand kwam tegen een reizigerstrein. Infrabel werd die dag getroffen in het diepst van zijn spoorweghart.

Naast de onderzoeken die het parket heeft geopend, stelde Infrabel alles in het werk om de familie van de slachtoffers zo goed mogelijk te ondersteunen.



### **De rotswand van Beauvallon: de 'overdekte sleuf' is klaar**

Het is een van de belangrijkste projecten van de afgelopen jaren: de bouw van een overdekte sleuf van 250 meter die het treinverkeer moet beschermen tegen vallende rotsblokken ter hoogte van Beauvallon, op de lijn 161 Namen-Ottignies, werd afgerond op 8 december 2017, na zowat vijftien maanden aangepast en vertraagd verkeer.

Nochtans leek dit een titanenwerk: na de uitgraving van 30.000 m<sup>3</sup> rotsen en stenen, werd de betonnen overkapping (13.500 m<sup>3</sup> gewapend beton) gebouwd in twee fasen, waarbij er telkens één spoor in gebruik bleef. Met niet minder dan 160 treinen per dag is deze lijn één van de drukste lijnen van het net. Op die plaats dergelijke burgerlijke bouwwerken ondernemen was een echte uitdaging op het vlak van de organisatie van het treinverkeer.

In de lente 2018 wordt de ruimte boven de overdekte sleuf nog opgehoopt met ongeveer 25.000 m<sup>3</sup> aarde. In onderling akkoord met de dienst natuur- en bosbeheer van het Waals Gewest (Département de la Nature et des Forêts) wordt daar vegetatie geplant om het natuurlijk leefmilieu te herstellen en de terugkeer van de plaatselijke fauna te bevorderen.

In totaal zal Infrabel 8 miljoen euro uitgetrokken hebben voor deze werken. Voor de beveiliging van 40 sites van het spoornetwerk, die het meest te kampen hebben met stabiliteitsproblemen, werden in totaal 10 km wanden en 40 miljoen euro in 15 jaar tijd gebruikt.





## GoBlue: de culturele transformatie is volop aan de gang

Op 25 en 26 oktober 2017 bracht Infrabel naar jaarlijkse gewoonte zijn kaderleden samen voor de zgn. ‘Executives Day’: een strategische studiedag over de realisaties van het afgelopen jaar en de uitdagingen voor de toekomst. Deze uitdagingen liggen zowel intern als extern.

De VUCA (Volatile, Uncertain, Complex en Ambiguous)-wereld en de digitale technologie hebben ons dagelijks leven het afgelopen decennium compleet getransformeerd. Onze smartphone en sociale media hebben een centrale plaats ingenomen: een groot deel van onze bezigheden spelen zich af online. Infrabel is als bedrijf echter niet aan het zelfde tempo gedigitaliseerd. Deze evoluties, gekoppeld aan een uitzonderlijke uitdaging op vlak van recrutering (zie ‘Job Days: een buitengewone aanwervingsactie’), maken dat Infrabel zich als dienstverlener en als werkgever dringend dient voor te bereiden op een digitale ‘millennial-vriendelijke’ toekomst.

Daarom lanceert Infrabel //GoBlue, een overkoepelend transformatieprogramma met 3 pijlers:

- Naast bestaande operationele projecten reikt de pijler “Technology” de medewerkers de juiste tools aan om hun dagelijkse taken zo vlot en efficiënt mogelijk uit te voeren.
- In de pijler “Place” ligt de focus op het creëren van een dynamische werkomgeving met werkruimtes en middelen die aangepast zijn aan de aard van het werk.
- De pijler “People” streeft naar een constructieve bedrijfscultuur waar het behalen van (ambitieuze maar realistische) resultaten, innovatie en het menselijke aspect centraal staan. De focus ligt op de autonomie en verantwoordelijkheidszin van elke medewerker, een constructieve dialoog en teamwerk.



## Infrabel helpt NMBS bij de opmaak van een innovatief vervoersplan!

Een stabiel en robuust vervoersplan bedenken is een van de opdrachten van elke spoorinfrastructuurbeheerder. Zo goed mogelijk tegemoetkomen aan de rijpadaanvragen van klanten (spoorwegondernemingen en kandidaten-niet-spoorwegondernemingen) is één van de kerntaken van de spoorinfrastructuurbeheerder.

Met die doelstelling in het achterhoofd heeft Infrabel NMBS, de spoorwegonderneming die instaat voor het openbare binnenlandse reizigersvervoer, geholpen bij de opmaak van haar vervoersplan, zonder daarbij de niet-discriminatieverplichting voor de toewijzing van rijpaden uit het oog te verliezen. Infrabel waakt erover dat de bepaling van de werkvensters, de rijpaden die conform de Europese voorschriften voor het goederenvervoer zijn vastgelegd, en de toekenning van de rijpaden aan alle spoorwegondernemingen of kandidaten-niet-spoorwegondernemingen op elkaar afgestemd zijn.

Het resultaat beantwoordt aan en draagt bij tot verschillende prioriteiten van Infrabel.

Door de capaciteit van de spoorinfrastructuur zo efficiënt mogelijk te gebruiken, kan Infrabel aan een zo groot mogelijk aantal aanvragen van klanten beantwoorden, en draagt het eveneens bij tot een betere stiptheid op het spoornet. Door, enerzijds, samen met de NMBS te werken aan de stabilisering van de rijtijden en, anderzijds, het goederenvervoer te ondersteunen (vooral dankzij een internationaal rijpadenaanbod dat beantwoordt aan de criteria van de Rail Freight Corridors), tracht Infrabel zo goed mogelijk tegemoet te komen aan de verwachtingen van de samenleving.

Infrabel heeft van zijn kant onder andere een informaticatool voor de micro-simulatie van het spoorverkeer ontwikkeld waarmee conflicten in de stations (de vertraging of het tegenhouden van één of meerdere treinen omwille van veiligheidsredenen) kunnen worden opgespoord. Na het opsporen van conflicten op het spoor en knooppunten in 2016 laat deze maatregel Infrabel toe om een robuuster vervoersplan uit te werken dat maximaal gebruikmaakt van zijn spoornetcapaciteit en bijgevolg de tevredenheid van zijn klanten verbetert.



### **De raad van bestuur keurt een Strategisch Meerjareninvesteringsplan 2018-2031 goed**

Aanvullend op de investeringen die voorzien zijn in het kader van het 'Meerjareninvesteringsplan 2017-2020' goedgekeurd op 30 mei 2017 (cf. hierboven), heeft de raad van bestuur van Infrabel in december het 'Strategisch Meerjareninvesteringsplan 2018-2031' goedgekeurd. Deze aanvullende investering die werd voorgesteld door de Federale Regering zal onder andere toelaten om de werken voor het GEN opnieuw op te starten en een aantal gewestelijke spoorprioriteiten te realiseren.

Op 31 maart 2017 had de federale regering immers beslist om één miljard euro te besteden aan de realisatie van een aantal projecten en werken van strategisch belang voor de spoormobiliteit: het zogenaamde 'heilhame miljard' of investeringspact. Naast dit miljard voorziet de federale regering in de uitvoering van de nog beschikbare Waalse prefinancieringen (prefinanciering Gosselies en prefinanciering LLN), aangevuld met het saldo dat nog beschikbaar is van het GEN-Fonds. Het Strategische Meerjareninvesteringsplan van Infrabel werd opgesteld in nauwe samenwerking met de NMBS voor de gemeenschappelijke projecten. Het totale bedrag van het SMIP (Infrabel + NMBS) bedraagt 1,362 miljard euro.

De gewesten zullen cofinancieringen inbrengen voor de uitvoering van bepaalde prioritaire projecten, ten belope van 100 miljoen euro voor het Vlaams Gewest en 32,5 miljoen euro voor het Waals Gewest.



## 2. Positionering van de groep

In januari 2017 liet de spoorwegonderneming HSL Polska, die in december 2016 reeds haar veiligheidscertificaat deel B voor België had behaald, haar eerste goederentreinen op ons netwerk rijden.

Eind 2017 waren er hierdoor 12 operatoren toegelaten op het Belgische net: Lineas, Captrain, CFL Cargo, Crossrail, DB Cargo Rail Nederland, DB Cargo EuroCargoRail, Europorte, RailTraxx, Rotterdam Rail Feeding, SNCF Fret, Rurtalbahn Cargo Nederland en HSL Polska.

In de sector van het reizigersvervoer telde Infrabel drie klanten: NMBS, Eurostar International Ltd (EIL) en Thi Factory (Thalys). Op het einde van het jaar had Infrabel dus 15 klanten, op alle domeinen samen.

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

De activiteit van de spoorwegondernemingen (incl. toeristische verenigingen<sup>1</sup> en aangemelde instantie) voor het jaar 2017, die wordt uitgedrukt in effectieve<sup>2</sup> en niet-effectieve treinkilometer is licht gedaald ten opzichte van 2016 met 105,47 miljoen trein-kilometer. Die afname is voornamelijk te wijten aan de daling van het aantal niet-effectieve trein-kilometer.

Het totale bedrag van de heffing<sup>3</sup> voor het gebruik van de spoorinfrastructuur (incl. toeristische verenigingen en aangemelde instantie) kwam uit op € 728,96 miljoen, een stijging met 3,77% ten opzichte van vorig jaar. De stijging van deze heffing voor een bijna ongewijzigd aantal trein-kilometer is voornamelijk toe te schrijven aan de indexering van de prijzen die Infrabel in overeenstemming met de wettelijk geldende voorschriften heeft toegepast.

---

<sup>1</sup> Een toeristische vereniging is een organisatie die een bijzonder statuut geniet om, in het kader van de toeristische activiteiten die ze inricht, beperkte ritten af te leggen op de spoorinfrastructuur. Er dient benadrukt te worden dat er sinds 2017 geen enkele toeristische vereniging meer rijdt op ons spoornetwerk.

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

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

Het aantal effectieve trein-kilometer voor het segment van het binnenlands reizigersvervoer (met uitzondering van de toeristische organisaties en aangemelde instantie) is met 2,46% toegenomen en bedraagt zo 79,50 miljoen trein-kilometer. Die toename van het verkeersvolume kan verklaard worden door de sterke daling van het aantal<sup>4</sup> (regionale) sociale acties in 2017 ten opzichte van 2016 (2 dagen ten opzichte van 12 dagen).

In het internationaal reizigersvervoer neemt het aantal effectieve trein-kilometer in 2017 eveneens toe om af te kloppen op 5,53 miljoen treinkilometer, dit is 1,40% meer dan voorheen.

In 2017 kende het segment van het goederenverkeer een stijging van het aantal effectieve trein-kilometer met 4,65% ten opzichte van 2016, dit is een totaal van 13,65 miljoen trein-kilometer.

Dit levert een totaalbedrag van het aantal effectieve trein-kilometer voor alle segmenten (uitgezonderd de toeristische verenigingen en aangemelde instantie) van 98,68 miljoen trein-kilometer, dit is een stijging met 2,70% in 2017.



---

<sup>4</sup> In 2017 heeft de spoorsector 2 dagen sociale actie geteld (incl. stakingen) die als volgt werden verdeeld: in oktober (van 9 (22u.) tot 10 oktober (22u.) en in december (van 18 (22u.) tot 19 december (22u.)).

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

Op 2 februari 2018 keurde de ministerraad het meerjareninvesteringsplan 2017 – 2020 en het Strategisch Meerjareninvesteringsplan 2018-2031 van Infrabel goed.



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

### ONDERNEMINGSPLAN EN MEERJARENINVESTERINGSPLAN

Het koninklijk besluit van 25 december 2016 legt Infrabel op om een ondernemingsplan (OP) op te stellen dat in de eerste plaats rekening houdt met de krimpende overheidsfinanciën.

In dat Ondernemingsplan 2017-2020, dat door de raad van bestuur werd goedgekeurd op 30 mei 2017, streeft Infrabel er inderdaad naar, door de tering naar de nering te zetten, om tegemoet te komen aan de verwachtingen van zijn klanten en hun de ondersteuning en dienstverlening te bieden die ze nodig hebben voor hun respectieve activiteiten.

De uitdaging van dit ondernemingsplan bestaat er dus in om voor de klanten de negatieve impact die voortvloeit uit arbitrages uitgevoerd omwille van budgetverminderingen tot een minimum te beperken. Bijgevolg zal Infrabel dus zijn inspanningen om de modernisering en de digitale transformatie door te zetten, opdrijven. Dat zal met name gebeuren door meer te besparen op deze exploitatiekosten (cf. hoofdstuk 1.5)

Aanvullend op de investeringen die voorzien zijn in het kader van het 'Meerjareninvesteringsplan 2017-2020' (MIP) goedgekeurd op 30 mei en goed voor 4,3 miljard euro, heeft de raad van bestuur van Infrabel op 18 december het 'Strategisch Meerjareninvesteringsplan 2018-2031' (SMIP), voorbereid op vraag van de regering, goedgekeurd. Deze extra investering van 1,149 miljard euro die werd vrijgemaakt door de federale regering zal toelaten om de werken voor het GEN opnieuw op te starten en een aantal gewestelijke spoorprioriteiten te realiseren (zie ook hoofdstuk 1.5).

Het Strategische Meerjareninvesteringsplan van Infrabel werd opgesteld in nauwe samenwerking met de NMBS voor de gemeenschappelijke projecten. Het totale bedrag dat het SMIP (Infrabel + NMBS) vertegenwoordigt, bedraagt 1,362 miljard euro.

De gewesten van hun kant zullen via cofinancieringen bijdragen tot de uitvoering van bepaalde prioritaire gewestelijke projecten, respectievelijk ten belope van 100 miljoen euro voor het Vlaams Gewest en 32,5 miljoen euro voor het Waals Gewest.

Het Strategische Meerjareninvesteringsplan 2018-2031 zal binnenkort geofficialiseerd worden met de ondertekening van een nieuw samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en de Gewesten.

## EUROPESE BESLISSINGEN

De Europese fondsen voorbehouden aan de spoormodus in het financiële meerjarenkader (Multiannual Financial Framework) zijn nog steeds dalend, en zullen verder dalen na de brexit. Zo is er gereede twijfel dat de Europese begroting de ontbrekende middelen zal kunnen leveren voor de modernisering en digitalisering van de Europese infrastructuur in de komende jaren.

De werken voor de uitvoering van de technische pijler van het Vierde Spoorpakket, goedgekeurd in 2016, waren in 2017 volop bezig en zullen in 2018 en begin 2019 worden voortgezet. De overheveling van bevoegdheden van de nationale veiligheidsagentschappen naar het Europese Spooragentschap (ESA) is immers voorzien voor midden 2019. Alle spelers van het spoorstelsel, waaronder Infrabel, bereiden zich voor op deze verandering van bevoegdheden.

Een van de prioriteiten die de Europese Commissie zich in 2017 had gesteld, is om de onderhandelde akkoorden aan te moedigen, met het oog op het verbeteren van het wederzijds begrip bij de menselijke interacties binnen het spoorstelsel. Het bleek immers dat tijdens een ongeval dat zich in 2017 in Duitsland had voorgedaan, de machinisten en operatoren van de seinhuizen elkaar niet perfect begrepen. Dat leidde tot discussies rond het taalgebruik. Dit thema zal de komende jaren bovenaan de Europese agenda blijven staan. Het zal een aandachtspunt zijn voor alle Europese infrastructuurbeheerders.

Voor wat de Rail Freight Corridors betreft, stond het jaar 2017 voornamelijk in het teken van het ongeval van Rastatt (DE), dat heel wat weken het Noord-Zuidverkeer in Europa hinderde. Infrabel heeft alles in het werk gesteld om capaciteit vrij te maken om een gedeelte van het treinverkeer op zijn eigen netwerk op te vangen. Als gevolg van dit incident zijn de Europese infrastructuurbeheerders en de Rail Freight Corridors begonnen met het ontwikkelen van Contingency Plans, en dit op Europese schaal. Deze plannen zullen verder worden afgewerkt in 2018.

In 2017 keurde de Algemene Vergadering van RailNet Europe ook de krachtlijnen van het TimeTabling Redesign (TTR) project goed. Dat wil de timing voor de toewijzing van capaciteit op Europese schaal herbekijken, met het oog op een optimale afstemming ervan op de verschillende marktsegmenten.

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

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

Het koninklijk besluit van 25 december 2016 legt de voorlopige regels vast die gelden als beheerscontract alsook de dotaties van Infrabel voor de jaren 2017 tot 2020, en bekrachtigt de besparingen die voordien waren aangekondigd, met name een vermindering van 33%, of 2,4 miljard euro<sub>2016</sub>, van het totaalbedrag aan subsidies ten opzichte van het beheerscontract 2014 en het meerjareninvesteringsplan 2013-2015.

De vermindering van de investeringsmiddelen werd echter licht gecompenseerd dankzij het ter beschikking stellen van het 'heilzame miljard' in het kader van het Strategisch Meerjareninvesteringsplan 2018-2031, goedgekeurd door de federale regering. Dit laat meer bepaald toe om de werkzaamheden voor het GEN af te ronden.

Daarnaast bevriest dit koninklijk besluit eveneens het niveau van de infrastructuurvergoeding m.b.t. de openbare dienst voor binnenlands reizigersvervoer op het geïndexeerde niveau van 2014. Op basis van de door NMBS voorziene aangroei van het aantal trein-kilometer tot 2020 en van de evaluatie van de infrastructuurvergoeding die daaruit had dienen te volgen, zal Infrabel hierdoor zo'n 18 miljoen euro in 2017 en 40 miljoen euro per jaar vanaf 2018 bijkomend moeten besparen.

Aan de hand van zijn ondernemingsplan dat werd goedgekeurd door de raad van bestuur van 30 mei 2017, heeft Infrabel dus de nodige maatregelen genomen om de vermindering van zijn financiële middelen op te vangen.

De uitdaging van dit ondernemingsplan bestaat erin om de negatieve impact die voortvloeit uit arbitrages, uitgevoerd omwille van budgetverminderingen, voor de klanten tot een minimum te beperken. Om dat te bereiken, zal Infrabel de vele inspanningen van de jongste jaren verder opdrijven door de modernisering en digitale transformatie versneld uit te voeren en, meer bepaald, door meer te besparen op de exploitatielasten om de investeringen te vrijwaren. Het personeel van Infrabel zal verder afnemen tot 9.736 VTE in 2020 ten opzichte van 12.045 VTE eind 2014. De werkingskosten zullen over de periode 2017-2020 met 113 miljoen euro worden verminderd, meer bepaald door de werknemers meer te groeperen om zo de huurkosten te drukken, door een nieuw "Post & Print services" contract af te sluiten, door de EBP onderhoudscontracten te herzien, enz.

Dankzij deze aanzienlijke besparingen begint de netto financiële schuld, na een lichte toename tot in 2018, aan het eind van deze periode te dalen om onder het door de federale regering opgelegde plafond van 2.150 miljoen euro te zakken. De schuld blijft gestabiliseerd onder het niveau van 2014.

Infrabel heeft dus de keuze gemaakt om de investeringen, en met name de vervangingsinvesteringen, maximaal te vrijwaren. Op die manier worden er geen nieuwe

snelheidsbeperkingen gecreëerd. De onderneming zal eveneens lijn 50A uitbreiden naar vier sporen en investeren in de verhoging van de perrons. De investeringen in veiligheid worden echter geenszins verminderd.

Ook in de periode 2018 tot 2020 zijn er nog dotatieverminderingen voorzien, die voor Infrabel zowel op operationeel vlak (bv. op het vlak van de afnemende prestaties van spoorlijnen op het net) als op financieel vlak een belangrijke uitdaging zullen betekenen.

Het is van groot belang dat er vanaf 2020 opnieuw bijkomende vervangingsinvesteringen kunnen gebeuren in de spoorweginfrastructuur om de opgelopen achterstand in te halen. Zonder deze vervangingsinvesteringen zal het niet langer mogelijk zijn om bepaalde infrastructuren in goede staat te houden, omdat het volume van de uit te voeren werkzaamheden fysiek onhaalbaar zal geworden zijn, met als gevolg dat de betrokken infrastructuren volledig buiten dienst gesteld zullen worden tot ze volledig vernieuwd kunnen worden.

Aanvullend op het meerjareninvesteringsplan heeft Infrabel eveneens een strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) opgesteld waarmee het GEN kan worden afgewerkt en enkele gewestelijke prioriteiten kunnen worden gerealiseerd. Het SMIP van Infrabel voorziet op zich dat er een globale budgettaire enveloppe, zonder gewestelijke cofinancieringen, van 1.146,9 miljoen courante euro ter beschikking wordt gesteld (ofwel 859,6 miljoen courante euro ten laste van het 'heilzame miljard', 56,2 miljoen courante euro van het beschikbare saldo van het GEN-fonds en 231,1 miljoen courante euro bestaande prefinancieringen). Aanvullend op deze bedragen hebben de gewesten beslist om de uitvoering van hun prioritaire projecten te cofinancieren, respectievelijk ten belope van 100 miljoen euro voor het Vlaams Gewest en 32,5 miljoen courante euro voor het Waals Gewest, waarvan een gedeelte zal worden toegewezen aan de projecten die onder de bevoegdheid van Infrabel vallen. Het globale samenwerkingsakkoord dat dit SMIP formaliseert, werd goedgekeurd in de schoot van de verschillende regeringen (zowel federale als gewestelijke), maar nog niet door de Parlementen. Bijgevolg is het nog niet formeel van kracht. Het koninklijk besluit van 21 december 2013 legt echter wel de federale bijdrage vast die noodzakelijk is voor de uitvoering van het SMIP.

Momenteel worden er samenwerkingsakkoorden en contracten tussen de federale overheid, Infrabel en de gewesten opgesteld, die onder andere de modaliteiten van de cofinanciering formaliseren, maar zij werden tot op heden niet goedgekeurd.

Krachtens de beslissing van de raad van bestuur, die op 18 december 2017 het SMIP heeft goedgekeurd, voert het management van Infrabel de projecten uit die vanaf 2018 werden voorzien in het SMIP. Hierbij wordt het financiële evenwicht van Infrabel verzekerd, zoals gevraagd door de raad van bestuur. Gelet op de omvang van de nettoschuld die werd geërfd in 2014, met name 2,2 miljard euro, heeft Infrabel ervoor gekozen om geen investeringen te financieren met bijkomende schulden.

Gelet op het feit dat tot op heden enkel de federale bijdrage en het saldo van het GEN-fonds verzekerd zijn voor de realisatie van het SMIP, is het management van Infrabel slechts overgegaan tot de hervatting van de GEN-werken en de uitvoering van de gewestelijke projecten ten belope van het beschikbare bedrag van de federale bijdrage, tot de gewestelijke cofinancieringen geformaliseerd zijn.

De planning, het noodzakelijke budget en de jaarlijkse verdeling ervan die zijn vermeld in het SMIP 2018-2031 vormen een schatting die opgesteld werd op basis van de kennis over het project en het ETCS-Masterplan die beschikbaar was op 15 september 2017.

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

- de definitie van het project geen enkele verandering meer ondergaat;
- alle noodzakelijke toelatingen worden afgeleverd binnen de termijn die werd bepaald in de projectfiche, wat met name betekent dat er geen beroep zal worden ingesteld tegen de afgeleverde toelatingen;
- er zich, ondanks de voorzorgen genomen door Infrabel en/of de NMBS, geen onvoorziene omstandigheden voordoen, die ernstige gevolgen hebben, buiten de wil om van de twee ondernemingen, en waarvoor zij geldig overmacht kunnen invoeren;
- de betalingen van de financiering van de werken worden verzekerd door de overheid, en in voorkomend geval door het Gewest, volgens de kalender vermeld op de projectfiche, behalve wanneer de planning vertraging oploopt: het ter beschikking stellen van fondsen zal dus kunnen worden herschikt in functie van de reële behoeften van de werven.

Onder onvoorziene omstandigheden moet men alle gebeurtenissen en evoluties verstaan die niet bekend waren op datum van 15 september 2017, zoals bijvoorbeeld uitzonderlijk slecht weer dat een invloed heeft op de uitvoering van projecten, nieuwe technische of technologische ontwikkelingen, prijsverhogingen boven de voorziene inflatie, een economische conjunctuur die fors afwijkt van de redelijke hypothesen die aanvankelijk werden gemaakt, het verschijnen van nieuwe elementen die niet beschikbaar waren op datum van 15 september 2017 en die een aanzienlijke invloed uitoefenen op de werven, de veranderingen in de wetgeving en de reglementen, of de opgelegde normen of vereisten in het kader van de aflevering van de vereiste toelatingen.

Bovenop deze algemene voorwaarden kunnen, in voorkomend geval, bijzondere voorwaarden worden toegevoegd die zullen worden gepreciseerd in functie van de aard van het project.

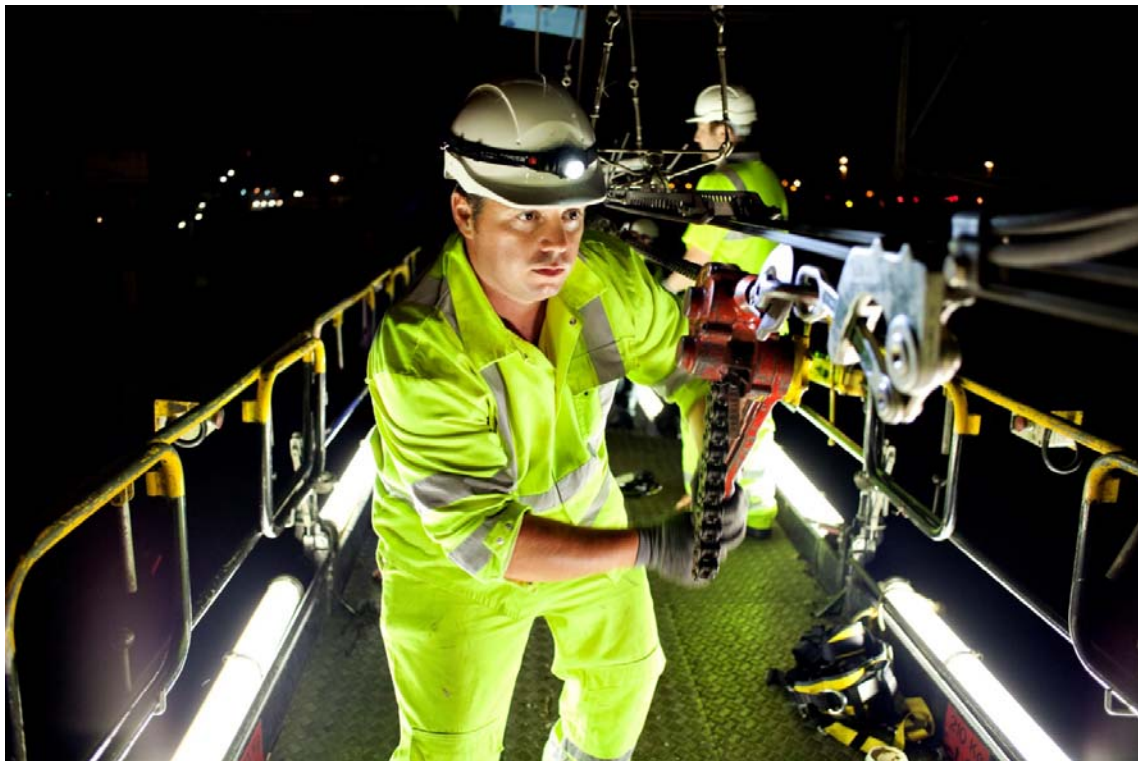
De overheidsinstanties die het SMIP financieren, zijn overeengekomen om de reikwijdte van de realisatie van het SMIP te herzien (arbitrage tussen projecten en/of financiële compensatie) indien één of meerdere van deze voorwaarden niet zouden zijn vervuld.



De private investeerder in het Diabolo project heeft contractueel een recht tot vervroegde beëindiging van de Publiek-Private Samenwerking indien over een periode van twaalf maanden het reizigersaantal substantieel onder de verwachtingen blijft. Het herstel van het aantal treinreizigers na de aanslag van 22 maart 2016, heeft zich in 2017 verdergezet dankzij de toename van de reizigersaantallen van de Nationale Luchthaven. De negatieve gevolgen voor de Diabolo-concessie bleven dan ook beperkt en voldeden niet aan de vereisten voor vervroegde beëindiging.

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

Ingevolge een fiscale controle bij HR Rail heeft Infrabel in 2015 een deel van de inkomsten, afkomstig uit bepaalde vrijstellingen van bedrijfsvoorheffing opgenomen in de aangifte van de bedrijfsvoorheffing 2013, terugbetaald. In 2017 heeft de voogdij-overheid dit echter op vraag van Infrabel geregulariseerd via de exploitatiesubsidies, gezien de neutraliteit van de wetgeving m.b.t. het economisch relanceplan op het financieel resultaat van Infrabel niet werd gerespecteerd. Uit voorzichtigheid blijft de provisie aangelegd voor de aanslagjaren 2014 en 2015 behouden.



## 6. Onderzoek en ontwikkeling

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



## 7. Consolidatiekring

Infrabel beschikt eind 2017 over vijf dochterondernemingen waarin het een meerderheidsparticipatie bezit:

- TUC RAIL NV actief op het vlak van studies en spoorinfrastructuurwerken (99,98%).
- Creosoteer Centrum van Brussel NV dat actief is op het vlak van de impregnering van dwarsliggers (51%);
- SPV Brussels Port NV (100%);
- SPV Zwankendamme NV (100%);
- SPV 162 NV<sup>5</sup> (100%).

Op 2 januari 2017 vond de fusie tussen TUC RAIL NV en Ixilio NV plaats. Vanuit een fiscaal en boekhoudkundig perspectief heeft deze fusie uitwerking vanaf 31 december 2016 middernacht. De fusie werd ingegeven door de belangrijke mogelijkheden tot synergie tussen beide ondernemingen zowel op operationeel als op financieel vlak. Deze fusie beantwoordt ook aan de vraag van de federale regering tot rationalisering van het aantal filialen.

De aandelen van Transurb NV in TUC RAIL NV werden tijdens het boekjaar 2017 overgenomen door Infrabel. Infrabel verkocht één aandeel in de firma TUC RAIL NV aan het Creosoteer Centrum van Brussel NV.

Infrabel bezit bovendien diverse deelnemingen in:

- HR Rail NV van publiek recht dat, overeenkomstig het koninklijk besluit van 11 december 2013, de juridische werkgever is van alle personeelsleden (49%),
- AlphaCloud NV dat oplossingen biedt voor de bewaring en back-up van computergegevens in het Data Center in Muizen (Mechelen) (50%),
- de CVBA Greensky (10%) en CVBA SPS Fin (1,58%), alle twee opgericht in het kader van projecten voor alternatieve energie, en
- de VZW Liège Carex die studies uitvoert over de bouw van een trimodale terminal (lucht, HST en weg) in Liège Airport (10%).

Het enige aandeel dat Infrabel in bezit had in Ed. Proj. Rho. NV, werd in de loop van het boekjaar 2017 verkocht.

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

- de EESV Rail Freight Corridor North Sea – Mediterranean (21,8%);
- de EESV Corridor Rhine-Alpine (25%);
- de EESV North Sea – Baltic Rail Freight Corridor (16,67%).

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

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

Via de dochterondernemingen heeft Infrabel ook onrechtstreekse deelnemingen in:

- Woodprotect Belgium NV (50,94%);
- Rail Facilities NV (49%);
- de IVZW Eurocarex (2,5%);
- TUC RAIL NV (0,01 %)

Het aandeel van TUC RAIL NV in Eurostation NV werd gedurende het boekjaar 2017 verkocht aan NMBS NV van publiek recht.

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

## **8. Corporate Governance**

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

# Financiële gegevens over het boekjaar 2017

## 1. Resultatenrekening

	31/12/2017	31/12/2016
Omzet	998.727.425,35	954.026.806,59
Exploitatiesubsidies	148.329.622,45	182.187.329,91
Geproduceerde vaste activa	440.966.288,76	468.568.831,61
Overige bedrijfsopbrengsten	20.499.253,48	13.488.247,81
<b>Bedrijfsopbrengsten vóór kapitaalsubsidies</b>	<b>1.608.522.590,04</b>	<b>1.618.271.215,92</b>
Aankopen handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	-213.669.678,34	-227.708.756,33
Diensten en diverse goederen	-1.241.875.437,23	-1.256.926.345,53
Personeelskosten	-53.439.938,35	-60.271.938,71
Andere bedrijfskosten	5.783.936,81	6.378.068,75
<b>Bedrijfskosten vóór afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingverliezen</b>	<b>-1.503.201.117,11</b>	<b>-1.538.528.971,82</b>
<b>Bedrijfsresultaat vóór kapitaalsubsidies, afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingverliezen</b>	<b>105.321.472,93</b>	<b>79.742.244,10</b>
Kapitaalsubsidies	643.738.844,04	599.263.964,61
Afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingverliezen	-666.270.343,79	-623.563.059,36
<b>Bedrijfsresultaat</b>	<b>82.789.973,18</b>	<b>55.443.149,35</b>
Financiële opbrengsten	241.909.718,80	127.218.760,53
Financiële kosten	-181.033.725,92	-224.772.724,72
Deel in het netto-resultaat van de investeringen opgenomen volgens de vermogensmutatiemethode	658.497,25	-414.628,73
<b>Resultaat voor belastingen</b>	<b>144.324.463,31</b>	<b>-42.525.443,57</b>
Belastingen	-1.442.408,21	-620.447,19
<b>Netto resultaat</b>	<b>142.882.055,10</b>	<b>-43.145.890,76</b>
Actuariële verschillen op verplichtingen na uitdiensttreding	724.213,10	-15.228.835,58
Aandeel in de niet-gerealiseerde resultaten van investeringen opgenomen volgens de vermogensmutatiemethode	-35.812,84	-1.263.149,48
<b>Subtotaal van de elementen die niet naar de resultatenrekening kunnen geherklasseerd worden in toekomstige periodes</b>	<b>688.400,26</b>	<b>-16.491.985,06</b>
<b>Totaal van de niet-gerealiseerde resultaten</b>	<b>688.400,26</b>	<b>-16.491.985,06</b>
<b>Totaal van de gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten</b>	<b>143.570.455,36</b>	<b>-59.637.875,82</b>
Totaal van de gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten toe te rekenen aan:		
Aandeelhouders van de Groep	143.416.432,15	-59.931.849,14
Minderheidsbelangen	154.023,21	293.973,32

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

Het boekjaar 2017 wordt afgesloten met een Bedrijfsresultaat voor kapitaalsubsidies, afschrijvingen en bijzondere waardevermindingsverliezen van 105,3 miljoen €, tegenover 79,7 miljoen € in 2016, een stijging met 25,6 miljoen €.

Deze evolutie wordt verklaard door:

- een daling van de bedrijfskosten met 35,3 miljoen €,
- gedeeltelijk gecompenseerd door een daling van de bedrijfsopbrengsten met 9,7 miljoen €.

De daling van de bedrijfsopbrengsten met 9,7 miljoen € kan worden verklaard door:

- een daling van de exploitatiesubsidies met 33,8 miljoen €,
- een daling van de geproduceerde vaste activa met 27,6 miljoen €,
- gedeeltelijk gecompenseerd door een stijging van de omzet met 44,7 miljoen € en
- een stijging van de overige bedrijfsopbrengsten met 7,0 miljoen €.

De daling van de bedrijfskosten met 35,3 miljoen € kan worden verklaard door de volgende elementen:

- een daling van de aankopen handelsgoederen, grond- en hulpstoffen met 14,0 miljoen €,
- een daling van de diensten en diverse goederen met 15,0 miljoen €,
- een daling van de personeelskosten met 6,8 miljoen €,
- gedeeltelijk gecompenseerd door een stijging van de andere bedrijfskosten met 0,5 miljoen €.

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

De afschrijvingen en bijzondere waardevermindingsverliezen bedroegen 666,3 miljoen €, een stijging van 42,7 miljoen € ten opzichte van 2016. De afschrijvingen op kapitaalsubsidies bedroegen 643,7 miljoen €, een stijging van 44,5 miljoen €.

De financiële resultaten zijn positief ten belope van 60,9 miljoen € en zijn gestegen met 158,4 miljoen € ten opzichte van 2016. De financiële opbrengsten bedragen 241,9 miljoen €, waarvan interestopbrengsten voortvloeiend uit de beleggingen voor

31,2 miljoen €, 150,9 miljoen € ten gevolge van reële waarde aanpassingen, 59,5 miljoen € omrekeningsverschillen en 0,3 miljoen € overige financiële opbrengsten. De financiële lasten bedragen 181,0 miljoen €, waarvan 80,2 miljoen € eigenlijke financiële lasten voortvloeiend uit de schulden, 44,4 miljoen € reële waarde aanpassingen, 55,6 miljoen € omrekeningsverschillen op financiële schulden en 0,8 miljoen € overige financiële kosten.

Het aandeel in het netto resultaat van de investeringen opgenomen volgens de vermogensmutatiemethode is positief ten belope van 0,7 miljoen € (2016: -0,4 miljoen €).

Dit leidt tot een netto resultaat van 142,9 miljoen € (2016: -43,1 miljoen €).

De niet-gerealiseerde resultaten, ten belope van 0,7 miljoen € (2016: -16,5 miljoen €), zijn het gevolg van de actuariële verschillen op de verplichtingen na uitdiensttreding zowel bij Infrabel als bij HR Rail.

Het totaal van de gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten bedraagt 143,6 miljoen € voor het boekjaar 2017 ten opzichte van -59,6 miljoen € voor het boekjaar 2016.

## 2. Balans

	31/12/2017	31/12/2016
Immateriële vaste activa	1.475.021.017,44	1.492.852.638,96
Materiële vaste activa	17.822.218.019,61	17.614.711.335,42
Terreinen	1.608.365.722,90	1.605.933.380,10
Gebouwen	488.005.140,45	469.378.454,78
Spoorwegconstructies	5.219.716.992,71	5.061.380.126,69
Spoorweginfrastructuur	7.566.298.610,08	7.166.532.537,76
Rollend spoorwagematerieel	78.526.802,63	77.590.216,97
Diverse installaties en uitrustingen	591.815.638,62	539.814.122,21
Vaste activa in aanbouw	2.269.489.112,22	2.694.082.496,91
Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat	12.465.509,22	11.965.324,80
Overige financiële vaste activa	678.874.423,97	599.248.990,87
Vorderingen op meer dan één jaar	1.125.900.010,71	1.143.930.849,56
Afgeleide financiële instrumenten	5.555.976,52	42.517.959,80
Uitgestelde belastingen	112,85	0,00
<b>Vaste activa</b>	<b>21.120.035.070,31</b>	<b>20.905.227.099,41</b>
Voorraden	239.640.004,42	247.481.386,27
Handels- en overige vorderingen	411.916.711,58	424.613.382,44
Afgeleide financiële instrumenten	0,00	0,00
Termijndeposito's	20.023.445,98	173.200.338,37
Geldmiddelen en kasequivalenten	207.943.392,94	193.682.544,75
<b>Vlottende activa</b>	<b>879.523.554,92</b>	<b>1.038.977.651,83</b>
<b>Activa bestemd voor verkoop</b>	<b>900.000,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Totaal actief</b>	<b>22.000.458.625,23</b>	<b>21.944.204.751,24</b>
Kapitaal	982.580.391,67	982.580.391,67
Uitgiftepremies	299.317.752,80	299.317.752,80
Geconsolideerde reserves	17.935.967,50	-121.227.967,86
<b>Eigen vermogen van de groep</b>	<b>1.299.834.111,97</b>	<b>1.160.670.176,61</b>
Belangen van derden	3.638.378,30	4.644.585,08
<b>Totaal eigen vermogen</b>	<b>1.303.472.490,26</b>	<b>1.165.314.761,69</b>
Schulden uit personeelsbeloningen	177.295.864,00	179.855.343,72
Voorzieningen	41.825.224,16	41.993.263,13
Financiële schulden	2.987.706.454,90	2.956.652.566,41
Afgeleide financiële instrumenten	121.824.310,81	49.649.273,57
Uitgestelde belastingen	128.855,90	0,00
Overige schulden	558.870.743,18	588.480.622,38
Kapitaalsubsidies	15.078.343.940,60	14.923.910.789,04
<b>Niet courante passiva</b>	<b>18.965.995.393,55</b>	<b>18.740.541.858,25</b>
Schulden uit personeelsbeloningen	82.514.887,41	83.440.596,16
Voorzieningen	59.580.471,14	62.652.570,23
Financiële schulden	146.544.587,40	484.650.754,39
Afgeleide financiële instrumenten	8.091.445,01	10.197.992,28
Handelsschulden	594.338.606,27	634.072.834,81
Belastingen en andere taken	10.687.501,25	23.840.676,40
Sociale schulden	9.372.361,51	10.139.772,27
Kapitaalsubsidies	641.642.374,85	554.163.993,10
Overige schulden	178.218.506,58	175.188.941,66
<b>Courante passiva</b>	<b>1.730.990.741,42</b>	<b>2.038.348.131,30</b>
<b>Schulden mbt activa aangehouden voor verkoop</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Totaal eigen vermogen en passiva</b>	<b>22.000.458.625,23</b>	<b>21.944.204.751,24</b>



Het geconsolideerde balanstotaal van de Groep op 31.12.2017 bedraagt 22.000,5 miljoen €, een stijging van 56,3 miljoen € tegenover vorig jaar.

De balansstructuur blijft gekenmerkt door een belangrijk deel vaste activa (21.120,0 miljoen €). Dit zijn voornamelijk materiële vaste activa (17.822,2 miljoen €), maar ook immateriële vaste activa (1.475,0 miljoen €), waaronder het exploitatierecht (1.181,4 miljoen €), financiële vaste activa (691,3 miljoen €), vorderingen op lange termijn (1.125,9 miljoen €) en afgeleide financiële instrumenten (5,6 miljoen €).

De stijging van de materiële vaste activa met 207,5 miljoen € is toe te schrijven aan de gerealiseerde investeringen in 2017.

De financiële activa stijgen met 80,1 miljoen € in vergelijking met 2016. De overige vorderingen op lange termijn en de afgeleide financiële instrumenten dalen met respectievelijk 18,0 miljoen € en 37,0 miljoen € in vergelijking met 2016.

De rest van de activa wordt gevormd door de vlottende activa (879,5 miljoen €) die voor 411,9 miljoen € bestaan uit vorderingen, voor 239,7 miljoen € uit voorraden, voor 207,9 miljoen € uit geldmiddelen en kasequivalenten en voor 20,0 miljoen € uit termijndeposito's.

Het passief wordt gevormd door 1.303,5 miljoen € eigen vermogen, waarvan 3,6 miljoen € aan belangen van derden, en voorts 18.966,0 miljoen € aan niet courante verplichtingen en voor 1.731,0 miljoen € aan courante verplichtingen.

De niet courante en courante verplichtingen bestaan uit kapitaalsubsidies voor 15.720,0 miljoen €, financiële schulden met inbegrip van de afgeleide financiële instrumenten voor 3.264,2 miljoen €, voorzieningen en schulden uit personeelsbeloningen voor 361,2 miljoen € en de andere schulden, zoals handelsschulden, sociale schulden, belastingen en overige schulden, voor een totaal van 1.351,6 miljoen €.

Opgesteld te Brussel op 16 april 2018

Namens de raad van bestuur



**Herman De Bode**

Voorzitter raad  
van bestuur



**Luc Lallemand**

Gedelegeerd bestuurder