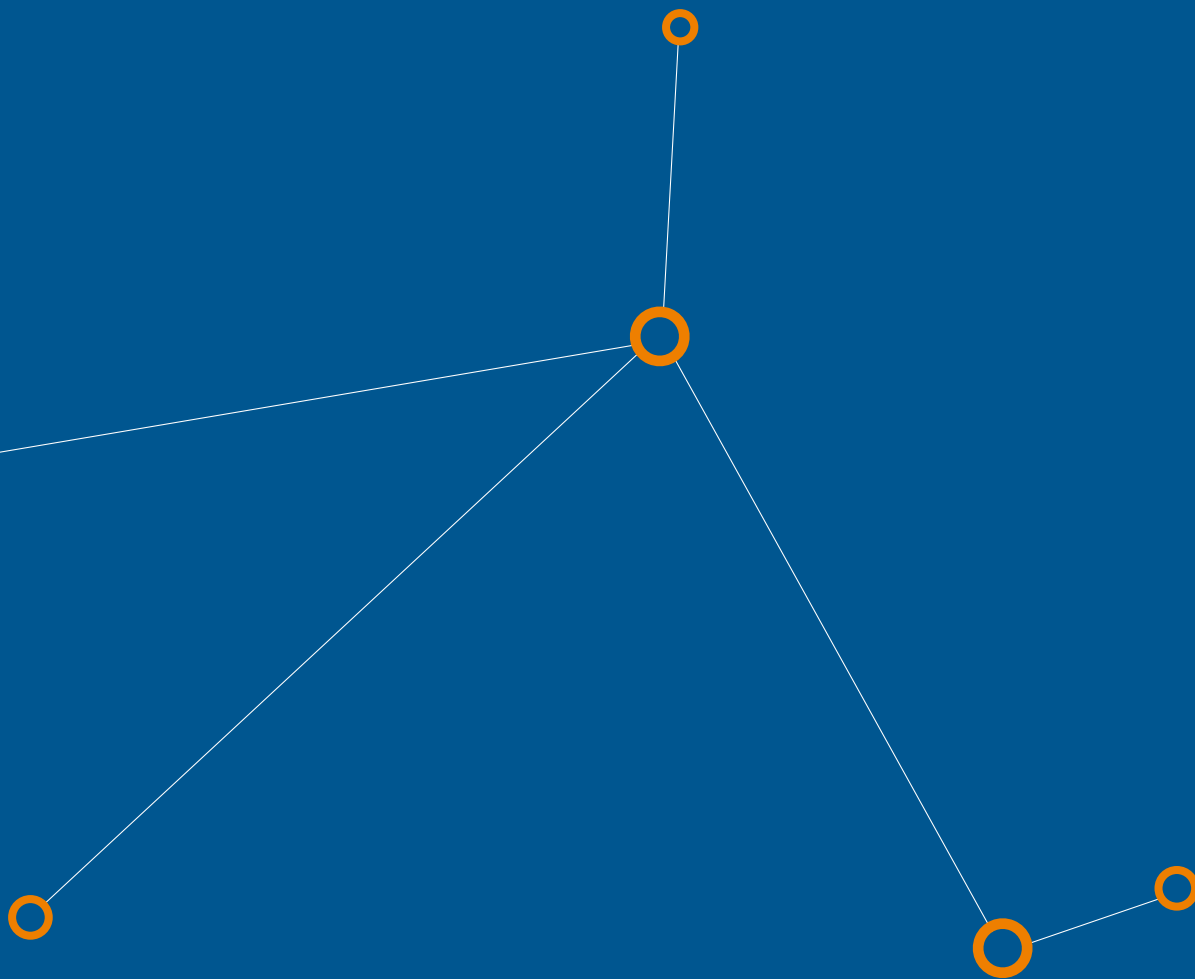


Jaarverslag 2006



Jaarverslag **2006**

# Activiteitenrapport



# Visie, missie, waarden



## Visie

Infrabel wil het kruispunt van Europa worden. Een optimale betrouwbaarheid en toegankelijkheid van haar netwerk zijn de sleutelementen om deze doelstelling te verwezenlijken. Daarom stelt ze alles in het werk om een performante technologie te ontwikkelen die rekening houdt met de noden van de stakeholders en de best mogelijke integratie tussen de verschillende transportmogelijkheden te verzekeren, waarbij ook de interoperabiliteit niet uit het oog wordt verloren.

## Missie

Als autonoom overheidsbedrijf is Infrabel door de Staat gemachtigd om een missie van openbare dienstverlening te verzorgen voor de hele groep. Ze wil binnen het Europese spoornet bijdragen tot een duurzame mobiliteit ten dienste van de Belgische economische en sociale ontwikkeling. Als beheerder van de Belgische spoorinfrastructuur staat Infrabel onafhankelijk van de spoorwegondernemingen die haar klanten zijn en aan wie ze een competitieve infrastructuur, die aangepast is aan de huidige en toekomstige vraag, ter beschikking moet stellen.



## Waarden

Om haar missies te verwezenlijken kan Infrabel rekenen op haar medewerkers die iedere dag opnieuw het net tot leven brengen en die meebouwen aan diens ontwikkeling. Zes waarden fungeren hiervoor dagelijks als leidraad:

### **Verantwoordelijkheidsgevoel**

Iedere werknemer beheert zijn activiteiten op doeltreffende en onberispelijke wijze, zowel op het vlak van de veiligheid als de kwaliteit.

### **Integriteit**

Het personeel gedraagt zich in alle omstandigheden op een voorbeeldige, eerlijke en rechtvaardige manier en dit in alle aspecten van zijn werk.

### **Verbindenissen ten opzichte van de klanten**

Teneinde een optimale tevredenheid bij haar klanten te waarborgen, komt het belang van de klant bij Infrabel op de eerste plaats. De infrastructuurbeheerder probeert ook om een evenwicht te behouden tussen de individuele behoeften van elk van haar klanten en die van de hele groep.

### **Streven naar precisie**

Het personeel van Infrabel neemt zijn verantwoordelijkheid en levert een kwalitatief hoogstaande dienstverlening, in het bijzonder om de klanten de stiptheid te verzekeren waartoe het zich contractueel heeft verbonden. Iedere medewerker tracht onophoudelijk zijn manier van werken te verbeteren en te anticiperen en te reageren op wijzigingen.

### **Teamspirit en vertrouwen**

Veiligheid en kwaliteit zijn het resultaat van groepswork tussen de directie en de medewerkers van de onderneming. Ze delen kennis, ideeën en hulpmiddelen. Bij de uitvoering van hun dagelijkse werk schept, voedt en onderhoudt ieder van hen een teamspirit waarbij wederzijds respect het allerbelangrijkste is.

### **Een open geest, transparantie en gemotiveerd personeel**

Infrabel is fier op de rijkdom die voortvloeit uit de verscheidenheid van individuen en ideeën. Ze verbindt zich ertoe om voor haar personeel een sfeer van vertrouwen te scheppen. Om haar succes voort te zetten moet de onderneming haar medewerkers de noodzakelijke opleidingen en kansen bieden om te kunnen doorgroeien. De werknemers krijgen de verantwoordelijkheid om hun werk op de best mogelijke manier uit te voeren. Zo kunnen ze het succes van de onderneming zien als een persoonlijke realisatie en er ook actief toe bijdragen.

# Boodschap van de voorzitter en de gedelegeerd bestuurder

Infrabel, jaar 2: een jong maar veel belovend verhaal. Dagelijks zetten 14 000 mensen binnen Infrabel zich keihard in voor een optimale werking van onze onderneming. Hun inzet past volledig binnen de strategie van Infrabel gericht op de core business van de onderneming en dit in het kader van een groepsstructuur die garant staat voor zowel de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder als de coherentie van de spoorwegontwikkeling in België.

Binnen de NMBS-Groep staan iedere onderneming en haar personeelsleden voor een dubbele uitdaging, namelijk het leren omgaan met de nieuwe structuur van onze Groep en met de consequenties van de Europese richtlijnen (veiligheid, liberalisering goederenvervoer, interoperabiliteit...). Hierbij is het gemeenschappelijke doel van iedere onderneming en dit steeds het garanderen van een kwaliteitsservice aan haar klanten om zo de concurrentiepositie van het spoor structureel te verbeteren.

Vanuit dit gezamenlijk streven, waarbij iedere onderneming verantwoordelijk is voor de goede kwaliteit van de eigen dienstverlening, kan en zal de NMBS-Groep alleen maar groeien en sterker worden. Constructief overleg tussen de drie ondernemingen is hierbij van essentieel belang waarbij de middelen (zowel mensen als investeringen) rationeel en efficiënt moeten worden ingezet.

Als infrastructuurbeheerder moet Infrabel rekening houden met de Europese spoorwegpakketten en de onafhankelijkheid van de essentiële functies ten opzichte van alle spoorwegondernemingen bij de toekenning van de infrastructuurcapaciteit en de bepaling en facturatie van de vergoedingen.

De core business van Infrabel is en blijft daarbij veilig en vlot spoorverkeer.

Het strategische plan BRIO is toegespitst op deze twee prioriteiten en vormt de leidraad voor alle acties van Infrabel om haar klanten permanent een veilig netwerk en een maximum aan kwaliteit aan te bieden. Dit vergt een aangepaste organisatie en de nodige cultuurveranderingen. Die zitten gebundeld in BRIO, een plan waardoor Infrabel stapsgewijs zal kunnen groeien, evolueren en performanter worden.

Het jaar 2006 toont de realisaties en investeringen van Infrabel op het terrein als concretisering van de krachtlijnen van dit strategisch plan. Zo heeft Infrabel in 2006 verschillende infrastructuurprojecten gerealiseerd zoals het op vier sporen brengen van de lijn Brussel – Leuven, de bouw van de viaducten van Brussel-Noord en Brussel-Zuid en de opening van de boog van Leuven. Verder werkte Infrabel ook aan het Gewestelijk ExpresNet, de hogesnelheidslijnen en een tiental andere projecten in heel België, met name in de havens van Antwerpen en Zeebrugge.

Via deze projecten draagt Infrabel actief bij aan de evolutie van het land naar een groot stedelijk gebied met meer dan 10 miljoen inwoners, waardoor België haar rol van hoofdstad van een groot geheel met meer dan 400 miljoen inwoners op weg naar integratie kan waarmaken en uitbouwen. Deze verwezenlijkingen en talrijke andere die momenteel nog in uitvoering zijn of in de toekomst zullen worden aangevat, dragen geleidelijk aan bij tot een spoorwegnet dat nauwer aansluit bij én beter tegemoet komt aan de verwachtingen van de pendelaars, namelijk een hogere frequentie, snellere verbindingen en stiptere treinen.

De openbare dienstverlening is immers onze roeping en dagelijks werken 14 000 Infrabel-mensen hier gedreven en keihard aan mee. De positieve



Antoon Colpaert - voorzitter van de raad

Luc Lallemand - gedelegeerd bestuurder



#### Raad van Bestuur

Luc Lallemand - gedelegeerd bestuurder - Antoon Colpaert - voorzitter van de raad - Laurent Vrijdaghs - bestuurder  
Mieke Officiers - bestuurder - Jan Kerremans - bestuurder - Vanessa Matz - bestuurder

financiële resultaten geven blijk van een gezonde en stabiele situatie van Infrabel waarbij ook voor 2007 een resultaat in evenwicht wordt beoogd. In 2006 bleven we echter op vlak van stiptheidsresultaten ter plaatse trappelen, zodat we onze inspanningen op dit voor de klanten (en dus voor de onderneming) zo belangrijke vlak hebben verdubbeld. Infrabel lanceerde een tweejarplan met 52 maatregelen voor de stiptheid en zette haar hele personeel aan het werk om hierin vooruitgang te boeken. De stiptheid kan en moet beter én dit kunnen we pas bereiken wanneer ieder van ons zich ten volle inspant voor hetzelfde doel.

De ingebruikname van het nieuwe Traffic Control past perfect in deze visie van treinverkeer met een betere regelmaat maar beantwoordt tegelijkertijd ook aan die andere belangrijke strategische prioriteit van Infrabel: de veiligheid. Iedereen bij Infrabel heeft een taak met grote technische, economische én vooral... menselijke verantwoordelijkheden. Wij zijn vakmensen. Veiligheid in al haar aspecten en op alle vlakken is een onderdeel van onze ervaring én van de kwaliteit van ons werk.

Daarom was het in 2006 belangrijk om deze visie om te zetten in een ambitie die duidelijk werd geformuleerd in een Veiligheidsverklaring met een Veiligheidscharter dat ook naar alle personeelsleden werd gestuurd. De zorg voor de veiligheid van de personen, die blootgesteld worden aan gevaren, is het eerste strategische doel van de onderneming. Infrabel doet er alles aan om incidenten, ongevallen, risico's voor de gezondheid of het welzijn van personen, werknemers, reizigers en anderen, en iedere negatieve impact op het milieu te vermijden.

In het kader van dit beleid heeft de preventie van zware ongevallen de absolute topprioriteit. Met name door middel van forse investeringen in het digitale communicatiesysteem GSM-R of het signalisatiesysteem ETCS, twee systemen die door Infrabel als een van de eerste in Europa werden

ingevoerd. De ambitie van Infrabel is duidelijk om de infrastructuurbeheerder van één van de veiligste netten van Europa te worden.

Veiligheid en kwaliteit... Het zijn de twee topprioriteiten die aan de basis liggen van onze doelstellingen, acties en investeringen en die bijdragen tot een verdere economische en sociale ontwikkeling van België. In dit perspectief willen we dan ook het voltallige personeel en de Overheid bedanken voor hun ondersteuning. De voorbije twee eeuwen kenmerkten zich door een ongeziene en onophoudelijke industriële vooruitgang maar ook door een ingrijpende en inmiddels verontrustende toename van de luchtvervuiling.

Zowat overal ter wereld krijgen regeringen eindelijk oog voor de kwaliteit van het leefmilieu en voor de vandaag reeds waarneembare klimaatveranderingen. De mobiliteit en het vervoer via het spoor winnen opnieuw aan belang. De ontwikkeling van de spoorwegen kadert duidelijk in de toekomst van een samenleving die op zoek is naar vervoersmiddelen die het milieu onweerlegbaar ontzien, die betrouwbaar, snel, betaalbaar en comfortabel zijn.

Hiervoor doen we een beroep op jullie inzet, teamwork, vertrouwen en motivatie om ons te engageren op vlak van het milieu én samen te werken aan een veiliger en stipter spoorwegnet. Door een open dialoog met alle betrokkenen binnen de NMBS-Groep en de stakeholders, én met de hulp van een geëngageerde overheid, kunnen we onze klanten dagelijks de best mogelijk dienstverlening aanbieden. Infrabel is er klaar voor en spoort met vertrouwen de toekomst tegemoet.

Luc Lallemand  
Gedelegeerd bestuurder

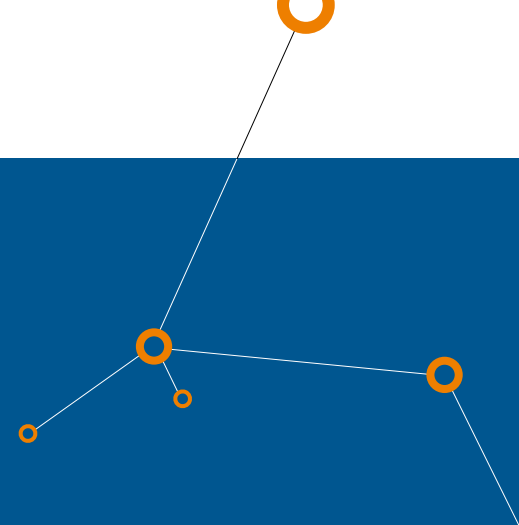
Antoon Colpaert  
Voorzitter van de raad



#### Directiecomité

Marcel Baele - directeur-generaal Netwerk - Luc Lallemand - gedelegeerd bestuurder  
Luc Vansteenkiste - directeur-generaal Toegang tot het Net  
Jean-Marie Raviart - directeur-generaal Infrastructuur & Aankopen

# Kerncijfers op 31 december 2006



## De infrastructuur



4 446  
spoorwissels in de hoofdsporen en  
8 378  
spoorwissels in de bijsporen



3 500 km  
lijnen waarvan  
2 998 km  
geëlektrificeerd



2 037  
overwegen



8 700 seinen

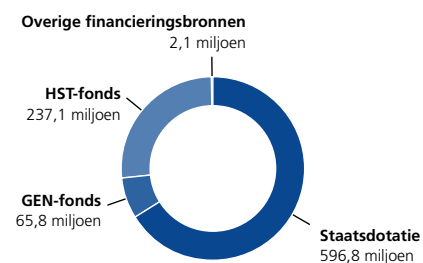


339  
seinposten en  
1  
Traffic Control

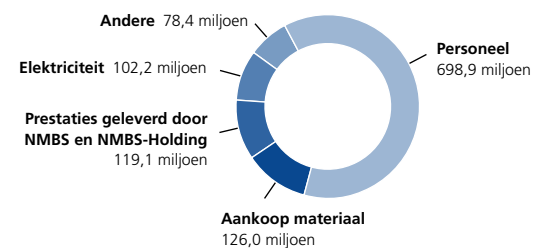


5 werkplaatsen

## Financiering van de investeringen



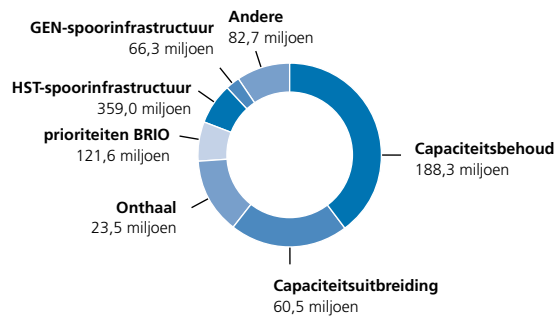
## Lasten



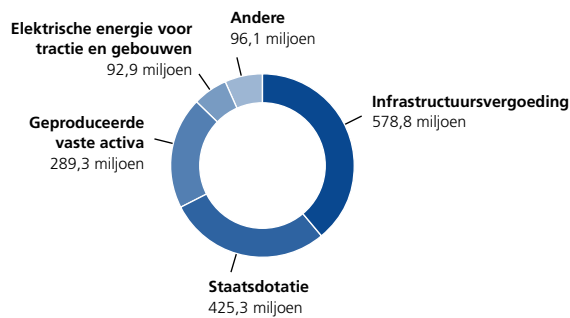
## EBITDA - EBT

in miljoenen €	
Bruto exploitatieresultaat (EBITDA)	57,76
Afschrijvingen, waardeverminderingen en voorzieningen	- 84,88
Financieel resultaat	74,63
Uitzonderlijk resultaat	- 7,37
Globaal resultaat (EBT)	40,14

### Gerealiseerde investeringen



### Opbrengsten



### Het personeel



13 999 medewerkers



4,7% vrouwen



95,3% mannen

### Stiptheid van de treinen

Treinen op tijd aangekomen of met een vertraging van minder dan 5 minuten

90,6%

(94,0% met neutralisatie van externe oorzaken)



# Belangrijke gebeurtenissen in 2006



## 5 JANUARI 2006

Aflevering van een veiligheidsattest aan Rail4Chem waardoor zij op het Belgische spoorwegnet kan rijden

## 29 JANUARI 2006

Indienststelling van de seinpost Antwerpen-Linkeroever

## 7 FEBRUARI 2006

Goedkeuring van het strategisch plan BRIO (Belgian Railway Infrastructure Objectives) door de raad van bestuur

## 16 FEBRUARI 2006

Afronding van het programma om alle stations en stopplaatsen uit te rusten met een omroepinstallatie, de eerste fase in de uitvoering van PIDAAS (Passengers Information Display and Audio Announcement System)

## 14 MAART 2006

Afsluiten van een principeakkoord met DB Netz, infrastructuurbeheerder van de Duitse spoorwegen, over de planning voor de elektrificatie van het baanvak Montzen – Duitse grens (lijn 24)

## 18 APRIL 2006

Start van de aanbestedingsprocedure voor de financiering en bouw van de Liefkenshoekspoorverbinding in Antwerpen

## 18 MEI 2006

Inwijding van het eerste geblijndeerde en compacte hoogspanningstractieonderstation in Pepinster

## 19 MEI 2006

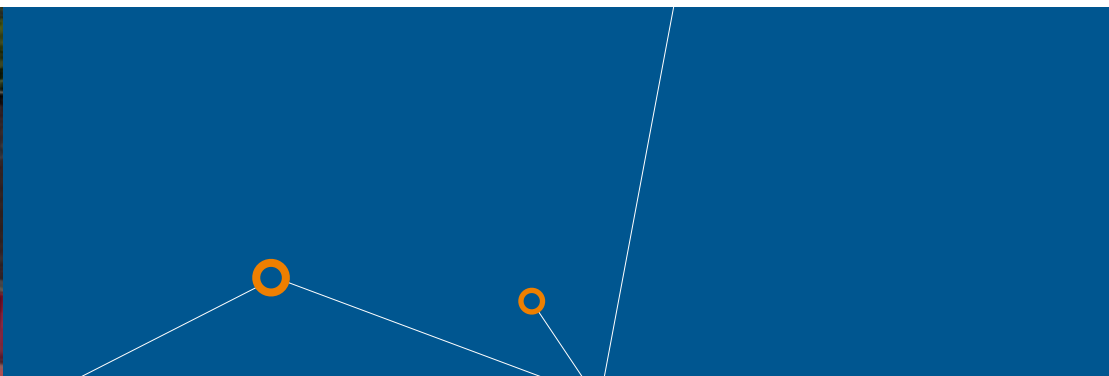
Officiële overhandiging van het ISO 9001-certificaat aan de werkplaatsen van Schaarbeek en Etterbeek

## 23-24 MEI 2006

Organisatie van Sea Rail-dagen, waarbij Infrabel duidelijk maakt de intermodaliteit tussen het spoor en het water met de havens verder te ontwikkelen

## 20 JUNI 2006

Afsluiten van een contract met een waarde van 105 miljoen € voor de levering, de uitrusting en het onderhoud van veiligheidsapparatuur van het type ETCS (European Train Control System) op het Belgische net



#### 1<sup>STE</sup> JULI 2006

Infrabel sluit zich aan bij EIM, een Europese organisatie van onafhankelijke spoorweg-infrastructuurbeheerders

#### 1<sup>STE</sup> AUGUSTUS 2006

Start van de GEN-werken op de lijn Brussel - Ottignies (lijn 161)

#### 26 SEPTEMBER 2006

Begin van de testritten op hoge snelheid op de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en de Belgisch - Nederlandse grens

#### 29 SEPTEMBER 2006

Lancering van de eerste sensibiliseringscampagne voor de veiligheid op overwegen

#### 23 OKTOBER 2006

Start van de werken aan de tunnel Schuman-Josaphat in Meiser

#### 27 OKTOBER 2006

Start van het project Mind<sup>3</sup>! met het oog op de invoering van een geïntegreerd beheersysteem (ERP – Enterprise Resource Planning)

#### 16 NOVEMBER 2006

Publicatie in het Belgische Staatsblad van het bijvoegsel van de beheersovereenkomst tussen de Staat en Infrabel

#### 18 NOVEMBER 2006

Organisatie van een grensoverschrijdende veiligheidsoefening op de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en de Belgisch - Nederlandse grens

#### 19 NOVEMBER 2006

Inwijding in Vilvoorde van het verplaatste Witte Kinderbos ter herdenking van de verdwenen kinderen, meegefinancierd door Infrabel

#### 24 NOVEMBER 2006

Officiële overhandiging van het ISO 9001-certificaat aan de werkplaatsen van Roeselare en Wondelgem

#### 1<sup>STE</sup> DECEMBER 2006

Inwijding van de spoorviaducten van Brussel-Zuid en Brussel-Noord, van de bocht van Leuven en van het derde en vierde spoor op de lijn Brussel - Leuven

#### 5 DECEMBER 2006

Ondertekening van een overeenkomst over de prefinanciering door de Gewesten van de moderniseringsprojecten op de lijn Brussel - Luxemburg, de uitbreiding van het vormingsstation Zeebrugge en de spoorverbinding met de haven van Brussel

#### 9 DECEMBER 2006

Definitieve fusie van de vijf regionale verkeersleidingen en van de centrale verkeersleiding in één enkel verkeersbeheercentrum Traffic Control in Brussel

#### 11 DECEMBER 2006

Aflevering van het veiligheidsattest aan Transport, waardoor deze op het Belgische spoorwegnet kan rijden

# Onze onderneming





# Onze missie

## Iedereen oplossingen aanreiken voor een duurzame mobiliteit

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

Infrabel is een naamloze vennootschap van publiek recht volgens de betekenis van de wet van 21 maart 1991. Haar opdrachten zijn uitsluitend taken van openbare dienstverlening zoals vastgelegd in de beheersovereenkomst met de Federale Staat. Die loopt van 1 januari 2005 tot 31 december 2007 en werd gewijzigd door een eerste bijvoegsel dat op 16 november 2006 in het Belgische Staatsblad is verschenen.

Infrabel is verantwoordelijk voor het beheer en het onderhoud van de infrastructuur en voor de regeling- en veiligheidssystemen. In dit kader staat ze in voor het behoud van de netwerkcapaciteit en de beschikbaarheid ervan door een beleid dat gericht is op de vernieuwing, het onderhoud en het beheer van de spoorweginfrastructuur. Ze beheert ook de regeling- en veiligheidssystemen en ontwikkelt het netwerk door een uitbreidingsbeleid op basis van de investeringsplannen gezamenlijk beslist met de Federale Staat en in samenwerking met het Investeringscomité.

Anderzijds staat Infrabel in voor het beheer van de twee essentiële functies (in de betekenis van het Europese recht): de verdeling en de toekenning van de capaciteit – dienstregelingen en rijpaden – op niet-discriminerende wijze, en de tariefbepaling, facturatie en inning van infrastructuurvergoedingen.

Infrabel is ook belast met andere taken van openbare dienstverlening die losstaan van de essentiële functies. Zo staat ze ook in voor de dienstverlening aan spoorwegondernemingen met betrekking tot het gebruik van de infrastructuur.

### Infrabel binnen de NMBS-Groep

Om zich te schikken naar de Europese regels inzake de liberalisering van het spoor paste de voormalige NMBS op 1 januari 2005 haar structuur aan. Op deze datum werden drie ondernemingen opgericht die elk het statuut van naamloze vennootschap van publiek recht meekregen.

Alle drie hebben twee gezamenlijke taken. Eerst en vooral moeten ze het spoorverkeer op het Belgische net promoten en zo een alternatief bieden voor minder milieuvriendelijke vervoersmiddelen. Vervolgens verbinden ze zich ertoe om een kwalitatief hoogstaande dienstverlening te verzekeren zodat de evolutie van het spoorverkeer de algemene trend van het verkeer overstijgt. Dit alles moet gebeuren met een budget in evenwicht.

De NMBS-Holding, Infrabel en de NMBS vormen samen een onmisbare schakel in de vervoersketen in België en Europa. Passend in een coherent groepsbeleid ziet elk van deze vennootschappen erop toe dat haar activiteiten bijdragen tot het duurzame mobiliteitsbeleid van de regering en voldoen op het vlak van de verplaatsingsbehoeften.

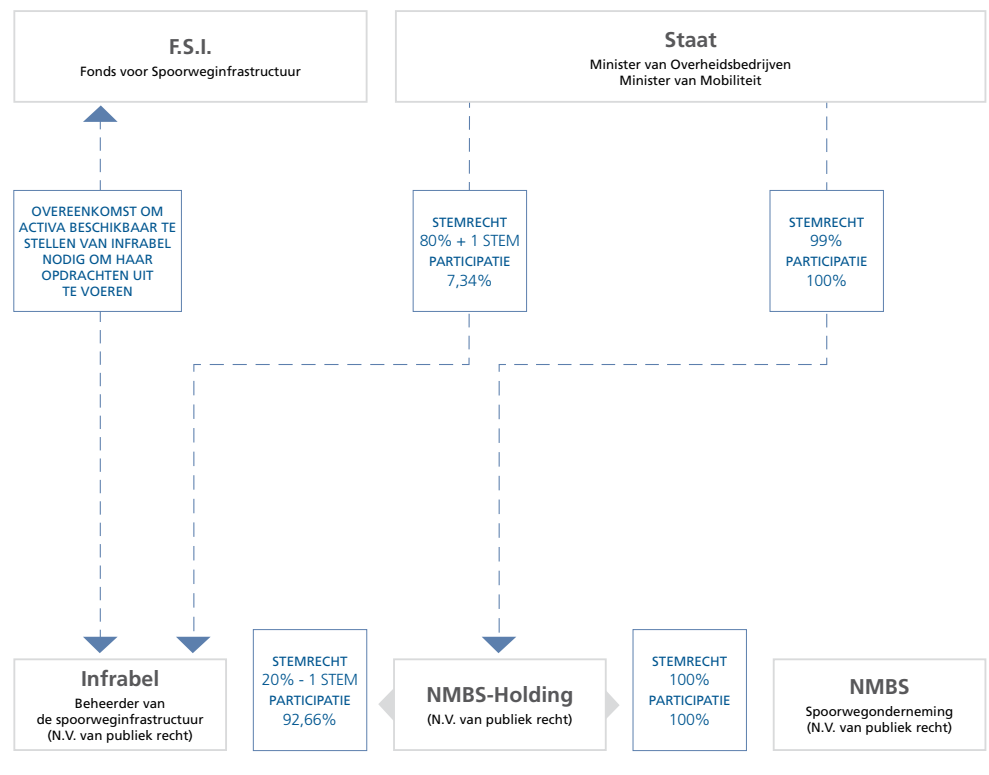




## Infrabel binnen de NMBS-Groep

Iedere vennootschap kreeg ook specifieke taken:

- **NMBS-Holding** beheert voor de groep de human resources, het patrimonium en meubilair, de financiële consolidatie, de informatica en de telecommunicatie. Ze ziet toe op de coherentie van de strategieën van de dochterondernemingen om uiteindelijk, onder andere, een globaal financieel evenwicht te bereiken. Ze is eveneens belast met de veiligheids- en bewakingsdiensten en met de coördinatie van haar dochterondernemingen.
- De spoorwegonderneming **NMBS** heeft als belangrijkste taken het reizigersvervoer (nationaal en internationaal) en het goederentransport (B-Cargo). Ze is belast met het bepalen van het aanbod en het uitwerken van het vervoersplan, de commercialisering via verschillende verkoopkanalen en het vastleggen van de tarieven. Ze beheert het rollend materieel, de treinbestuurders en de treinbegeleiders. Tot slot beheert ze ook de dochterondernemingen voor reizigersvervoer (Thalys, Eurostar...) en voor goederen vervoer (IFB, TRW...).
- **Infrabel** staat in voor het onderhoud, het beheer en de uitbreiding van de spoorinfrastructuur en voor de regeling- en veiligheidssystemen. Ze ziet toe op het onafhankelijke beheer van de twee essentiële functies en op de eerlijke en niet-discriminerende toegang tot het Belgische net voor iedere operator die in het bezit is van een veiligheidscertificaat.



# Onze organisatie 14 000 medewerkers in beweging

Iedere dag zetten de medewerkers van Infrabel zich in om de veiligheid en kwaliteit van de Belgische spoorweginfrastructuur te verzekeren. Overal in België, de klok rond, brengen zij het Belgische spoorwegnet tot leven. Ze doen dat binnen een doeltreffende structuur die hun activiteiten organiseert.

Infrabel is een onafhankelijk overheidsbedrijf dat voor 7,34% in handen is van de Belgische Staat en voor 92,66% van de NMBS-Holding. Om de stakeholders van Infrabel te verzekeren van de door de Europese richtlijnen vereiste onafhankelijkheid, beschikt de Belgische Staat echter over 80% van de stemmen (plus één stem) tegen 20% (min één stem) voor de NMBS-Holding.

## Een structuur ten dienste van de projecten

Onder leiding van gedelegeerd bestuurder Luc Lallemand bestaat Infrabel uit drie directies, vijf algemene diensten en een interne auditcel. De onderneming stelt momenteel ongeveer 14 000 mensen tewerk. Haar activiteit vertegenwoordigt ongeveer 2,4 miljard € voor het jaar 2006, hetzij 1,4 miljard € exploitatie en 1 miljard € investeringen.

De directie **Netwerk** staat in voor het technische beheer van het netwerk. Ze beheert het treinverkeer en volgt het verkeer in real time op. Ze staat ook in voor de uitvoering en bijwerking van de ondersteunende informatie. Ze bestelt de noodzakelijke werken om de betrouwbaarheid en veiligheid van de installaties te verzekeren.

> balans en toekomstvooruitzichten bladzijde 48

De directie **Infrastructuur en Aankopen** vernieuwt en onderhoudt de bestaande spoorweginfrastructuur. Ze ontwerpt en bouwt nieuwe installaties. Ze is ook belast met de aankoop en de bevoorrading van

materiaal voor de vaste installaties. Ze produceert en herstelt in haar werkplaatsen elektrisch materieel, spoortoestellen en gestandaardiseerde betonelementen.

> balans en toekomstvooruitzichten bladzijde 54

De directie **Toegang tot het Net** vervult twee zogenaamde essentiële functies. Enerzijds zijn dit de verdeling en de toewijzing van rijpaden en anderzijds de facturatie van het gebruik van de infrastructuur. Ze analyseert en bepaalt de noden van haar klanten en stakeholders om de investeringen bij te sturen en de infrastructuur aan te passen. Tenslotte belast ze zich met de opmaak van het veiligheidssysteem van Infrabel, de opvolging van de exploitatieveiligheid, het opstellen van nationale veiligheidsregels alsook de certificatie van het veiligheidspersoneel en het rollend materieel.

> balans en toekomstvooruitzichten bladzijde 60

## Vijf algemene diensten

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





De dienst **Financiën & Administratie** ziet erop toe dat de onderneming in een gezonde financiële situatie verkeert en dat de risico's doeltreffend worden beheerd. Hij stelt zijn kennis ten dienste bij zowel de opstelling van de budgetten en hun opvolging als bij de analyse van de kosten en opbrengsten. Hij geeft juridisch advies aan de verschillende Directies en diensten, volgt de Europese dossiers op, stelt contracten op, gaat na of de wettelijke voorwaarden inzake overheidsaanbestedingen worden nageleefd en beheert de geschillen over ongevallen en de stedenbouwkundige dossiers.

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

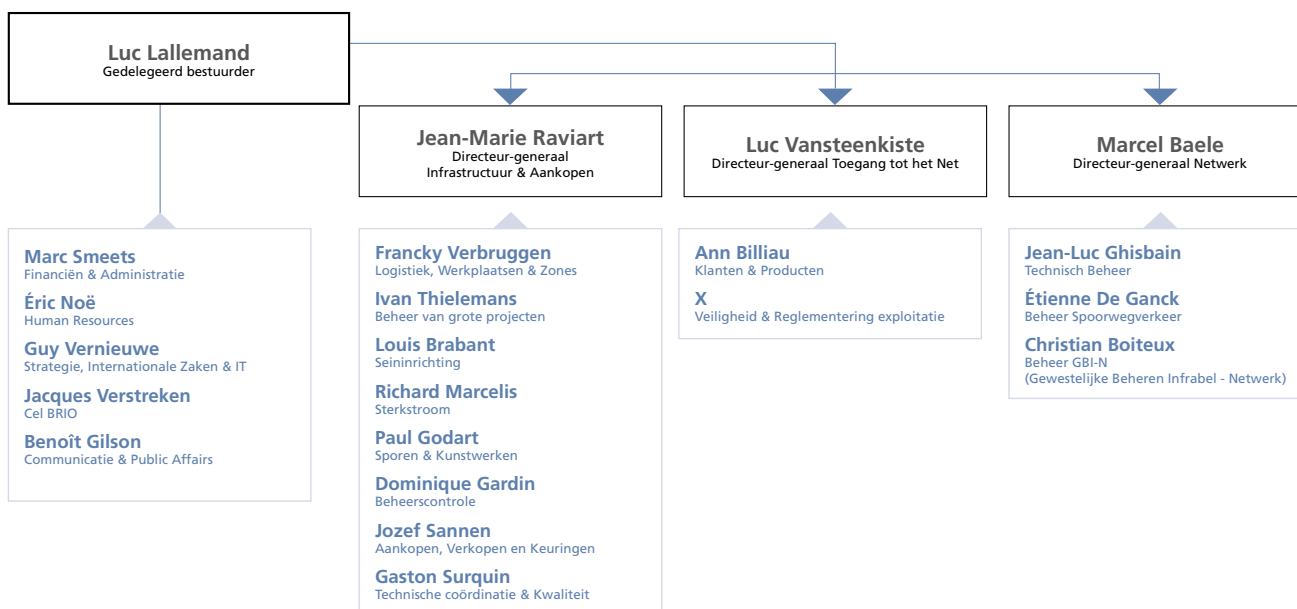
De dienst **Communicatie & Public Affairs** ontwikkelt communicatie- en informatiestrategieën voor externe partners (media, omwonenden, grote publiek...) en ziet toe op de informatie en motivatie van elke werknemer. Hij coördineert en behandelt de parlementaire vragen en de relaties met het Federale Parlement en de drie Gewesten.

De **Cel BRIO** is sinds begin 2006 belast met de uitvoering van het strategische plan 2006 – 2010 van Infrabel en met het toezicht op de verwezenlijking van de 22 prioriteiten van dit plan.  
> balans en toekomstvooruitzichten bladzijde 66

### Een interne auditcel

Deze cel oefent twee hoofdactiviteiten uit. Enerzijds controleert ze de offerteaanvragen en de contracten. Anderzijds vervult ze de auditfunctie conform aan het jaarprogramma dat door het Auditcomité wordt opgesteld en rapporteert rechtstreeks aan dat Auditcomité.

## Organigram van Infrabel





# Onze klanten Infrabel ten dienste van de operatoren en de stakeholders

Sinds haar oprichting in 2005 staan de klanten en stakeholders van Infrabel in het centrum van haar organisatie. Ze onderhoudt met hen nauwe banden waarbij luisterbereidheid centraal staat en de kwaliteit van de dienstverlening wordt verzekerd. Haar doelstelling: anticiperen op hun verwachtingen en de meest geschikte oplossingen voorstellen voor de mobiliteit van morgen.

In het hart van Europa stelt Infrabel performante diensten ter beschikking van haar rechtstreekse klanten, spoorwegondernemingen die actief zijn in het reizigers- en het goederenvervoer. Maar Infrabel heeft ook andere klanten: havens en andere multimodale infrastructures en industriële bevrachters.

Voor haar klanten voert Infrabel grote investeringswerken uit om een optimale verbinding te ontwikkelen tussen België en de Europese industriële polen. In ruil voor een infrastructuurbijdrage biedt ze een eerlijke en niet-discriminerende toegang tot de Belgische spoorweginfrastructuur aan iedere operator die hiervoor een aanvraag indient en die beantwoordt aan de geldende veiligheidsnormen.

## De tevredenheid van de klanten winnen

Klanttevredenheid is zeer belangrijk voor Infrabel, dat al snel een proactief beheer naar haar stakeholders toe ontwikkelde. In dit kader koos ze voor een professionele opvolging van de klanten door "account managers" aan te werven binnen de directie Toegang tot het Net.

Zij moeten de nauwe banden met de spoorwegondernemingen onderhouden en zo de binding verzorgen tussen de marketing en het capaciteitsbeheer.

In 2006 werd een nieuwe mijlpaal bereikt met de lancering van een studie over de voorbereiding en het afsluiten van Service Level Agreements (SLA). In deze bijzondere overeenkomsten staan de kwaliteit van de dienstverlening en de tevredenheid van de partijen centraal.

Ze leggen voor iedere geleverde dienst precies het verwachte kwaliteitsniveau vast en geven de criteria aan voor het meten van de tevredenheid. Zo wordt de kwaliteit van de dienstverlening geëvalueerd dankzij een duidelijke en objectieve methode. Het contract laat de deur open voor bijsturingmaatregelen die vervolgens kunnen worden aangenomen door de verschillende partijen. Zo kan het tevredenheidsniveau van de partijen worden geconsolideerd en worden nagegaan of de overeenkomst nog steeds beantwoordt aan de behoeften en intenties van de partijen. Dit soort overeenkomsten tussen de spoorwegondernemingen en Infrabel zal in 2007 worden ingevoerd.



*"Een investeringsproject is een belofte tegenover de spoorondernemingen."*

Luc Vansteenkiste  
Directeur-Generaal Toegang tot het Net



## De klanten van Infrabel

Begin 2006 waren drie spoorwegondernemingen gemachtigd om gebruik te maken van het Belgische spoorwegnet: de NMBS, DLC en SNCF Fret. In de loop van het jaar verkregen twee nieuwe spoorwegondernemingen hun veiligheidsattest: Rail4Chem (Nederland) en Trainsport (België) terwijl vier andere operatoren de procedure opstartten om zich in 2007 bij hen te voegen. Zo kreeg ERS zijn veiligheidsattest in de maand februari van 2007.

### **NMBS**

- Historische Belgische operator, gevestigd in Brussel
- Activiteiten: reizigersvervoer (NMBS) en goederenvervoer (B-Cargo) in België en naar de buurlanden. Participaties in Thalys en Eurostar.
- Veiligheidsattest voor het Belgische net afgeleverd op 26/02/2001

### **DLC Dillen & Lejeune Cargo**

- Belgisch-Zwitserse onderneming gevestigd in Deurne en Mannheim
- Activiteiten: (inter-)nationale en gecombineerde transporten (bloktreinen) van goederen van begin tot einde, nationaal goederenvervoer in België.
- Veiligheidsattest voor het Belgische net afgeleverd op 02/04/2002

### **Fret SNCF**

- Franse onderneming gevestigd in Parijs, afdeling Fret van de Groupe SNCF
- Activiteiten: tweede grootste vrachtovervoerder in Europa, actief in het transport van goederen, containers en gecombineerd transport. Biedt logistieke diensten in de sector van de consumptiegoederen en de staalsector
- Veiligheidsattest voor het Belgische net afgeleverd op 20/07/2005

### **Rail4Chem Benelux BV**

- Nederlandse onderneming gevestigd in Rotterdam, dochteronderneming van de Duitse onderneming Rail4Chem Eisenbahnverkehr GmbH
- Activiteiten: actief in het transport van containers en gecombineerd transport; gespecialiseerd in het transport van chemische producten.
- Veiligheidsattest voor het Belgische net afgeleverd op 05/01/2006

### **Trainsport**

- Belgische onderneming gevestigd in Raeren
- Activiteiten: internationaal goederenvervoer met volledige treinen en gecombineerd internationaal goederenvervoer
- Gebruik van het Belgische spoorwegnet beperkt tot enkele lijnen.
- Veiligheidsattest voor het Belgische net afgeleverd op 08/12/2006

### **ERS Railways BV**

- Nederlandse onderneming gevestigd in Rotterdam, dochteronderneming van de Deense onderneming Maersk Line (grootste reder op wereldvlak voor het transport van containers)
- Activiteiten: actief in het gecombineerde vrachtovervoer.
- Veiligheidsattest voor het Belgische net afgeleverd op 08/02/07

# Onze bijdrage aan een duurzame ontwikkeling

## Concrete verbintenissen voor het milieu

In tegenstelling tot de andere vervoersmogelijkheden, die veel energie verbruiken en dus een negatieve invloed uitoefenen op het milieu, is het vervoer per spoor een bijzonder beproefde oplossing voor duurzame mobiliteit. Met haar 14 000 medewerkers verbindt Infrabel zich hier iedere dag opnieuw toe en draagt ze positief bij tot het leefmilieu van de komende generaties.

Sinds de oprichting van Infrabel in 2005 staat de economische, sociale en milieuvriendelijke invloed van haar activiteiten centraal in haar beheer. Haar beheersovereenkomst bepaalt trouwens dat Infrabel “kadert in en deelneemt aan de beleidsrichtlijnen van de federale, gewestelijke en lokale overheden wat betreft het milieu en de duurzame ontwikkeling” (artikel 74).

Naast de grote projecten die Infrabel ontwikkelt ten gunste van de mobiliteit in België, zet de onderneming zich ook iedere dag met kleine dingen in om het milieu te beschermen. Het is in dit kader dat ze met name deelneemt aan een pilootproject voor het ecologische beheer van de spoorwegbermen, dat ze sensibiliseringscampagnes voert voor het personeel om het energieverbruik te verminderen en dat ze strikte maatregelen neemt om de fauna en flora langs het spoorwegnet te beschermen.

Op het terrein is het gebruik van onkruidverdelgers sinds 1999 sterk gedaald en wordt onkruid bestreden op een milieuvriendelijke manier, met minder agressieve methodes en minder schadelijke producten.

Deze bezorgdheid om het milieu blijkt ook uit de effectenstudies die worden uitgevoerd vóór de start van nieuwe projecten en die met name tot doel hebben om de invloed van deze projecten op het milieu te analyseren. Die studies worden uitgevoerd door onafhankelijke deskundigen die worden aangesteld door de bevoegde gewestelijke overheden.

Zo kreeg de werkplaats van Bascoup voor zijn activiteiten in de loop van 2006 het ISO 14 001-certificaat. Deze strenge internationale norm garandeert dat bij alle beslissingen die worden genomen in het kader van het dagelijkse beheer van de werkplaats, rekening wordt gehouden met de bescherming van het milieu. Deze werkwijze zal trouwens geleidelijk aan worden ingevoerd in alle werkplaatsen van Infrabel.

Wat betreft het terugschroeven van het energieverbruik zette Infrabel haar inspanningen voort om nog rationeler met energie om te springen, waardoor ze haar verbintenis, die ze in 2005 aanging, nakomt om binnen de NMBS-Groep het energierendement van haar gebouwen en werkplaatsen tegen 2012 te verhogen met 7,5%. Laten we er ten slotte nog op wijzen dat Infrabel deelneemt aan de begeleidingscommissie Milieu, die werd opgericht door de NMBS-Holding.





Uit het leven gegrepen  
Kenny Dewilde



“Iedere dag is een avontuur!”

Na vijf jaar bij de bovenleidingenploeg van Gent is de 25-jarige Kenny Dewilde nog steeds de benjamin van de groep. Hoewel het werk soms zwaar is en enig gevaar inhoudt, springt hij iedere dag opnieuw met plezier in “zijn” werktrein.

Kenny en zijn collega's staan in voor het onderhoud van de bovenleidingen en moeten daarnaast ook voortdurend klaarstaan voor dringende herstellingswerken.

“Het is een job met veel variatie”, legt Kenny uit. “Op een normale dag voeren we preventieve werken uit aan de bovenleidingen. Maar daarnaast moeten we ook “stand-by” staan in het geval van een zwaar ongeval. Een dag bij Infrabel is steeds weer een klein avontuur!”

Kenny is zich welbewust van het feit dat zijn werk niet zonder gevaar is. Daarom past hij, net als zijn collega's, de veiligheidsprocedures nauwgezet toe.

“Werken langs en zelfs boven de sporen kan soms leiden tot gevaarlijke situaties. Gelukkig vormen we een hecht team en weten we dat we blindelings op de anderen kunnen vertrouwen. Eigenlijk zijn mijn collega's mijn tweede familie. De meesten van hen zouden zelfs mijn vader kunnen zijn!” lacht Kenny.

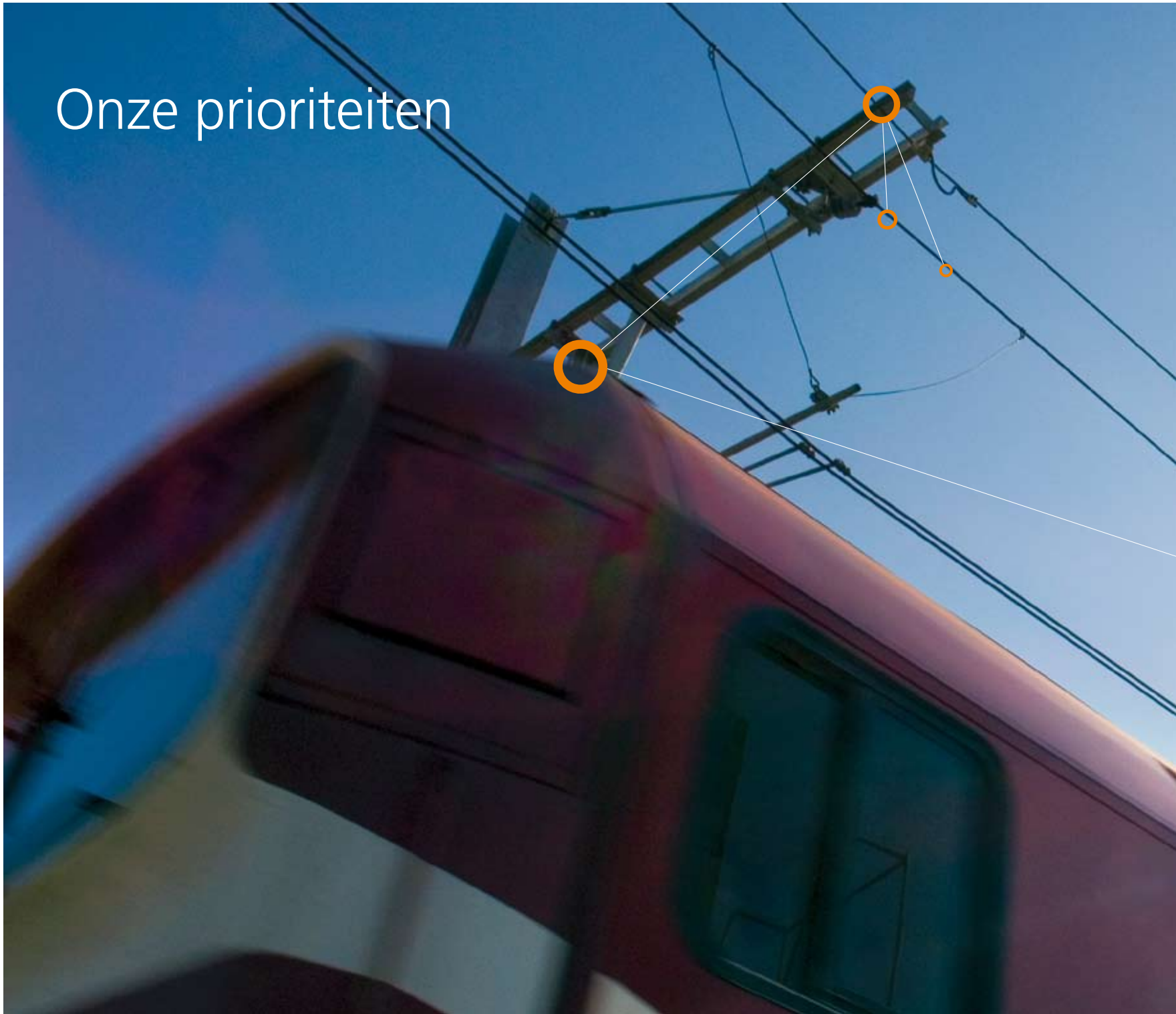
Kenny gaat iedere dag met plezier werken, zelfs als zijn werk fysiek zwaar is en hij vaak in open lucht moet werken, in alle weersomstandigheden. Bijzondere omstandigheden, zoals hij vorige zomer nog maar eens aan den lijve ondervond.

“In juni 2006 verstoorde een breuk in de bovenleiding in Sint-Katherina-Lombeek ernstig het treinverkeer. Dagenlang waren we bezig met de herstellingswerken, vaak in volle zon. Maar toen de eerste trein, dankzij ons werk, weer over het baanvak in kwestie kon rijden, waren we toch wel trots op onze inspanningen.”

Kenny en zijn collega's werden voor hun opmerkelijke toewijding gefeliciteerd door de directie van Infrabel, iets wat ze enorm konden appreciëren.

“Die bedanking heeft me nog meer gemotiveerd! Ik moet zeggen dat ik moeilijk ergens anders een werk zou kunnen vinden dat zo dynamisch, zo interessant en zo avontuurlijk is.”

Onze prioriteiten





## Ons strategische plan en de 3 grote prioriteiten

### De uitdagingen met brío aangaan

Het strategische plan BRIO (Belgian Railway Infrastructure Objectives) legt de prioriteiten van de onderneming voor de jaren 2006 tot 2010 vast. Bij die prioriteiten zijn er drie belangrijke transversale punten: veiligheid, stiptheid en modernisering van de productiemiddelen. De cel BRIO, belast met de opvolging van de uitvoering van het plan, staat in voor de planning van deze doelstellingen.

Sinds haar oprichting in 2005 richt Infrabel zich resoluut naar de toekomst. Haar eerste strategische plan, het zogenaamde plan BRIO, legde haar visie, taken en doelstellingen en waarden voor de komende jaren vast. Het plan, dat op 7 februari 2006 definitief werd goedgekeurd door de raad van bestuur, het directiecomité en de toezichthoudende minister, voert per project een transversaal beheer in dat gebaseerd is op resultaten.

Het plan, dat werd opgesteld op basis van uitgebreide interne en externe adviezen, schuift 22 strategische prioriteiten, die betrekking hebben op alle aspecten van de onderneming (technische, financiële en commerciële domeinen, human resources, ...) naar voren. Voor elk van hen werden kernideeën en een uitvoeringsplanning opgesteld.

Begin 2006 werd een specifieke cel opgericht om de uitvoering van de prioriteiten van het plan op te volgen. Deze cel, cel BRIO, genaamd, kreeg al snel krachtige middelen en werkte een maandelijkse rapportering uit aan de hand van tabellen die het mogelijk maken ieder project individueel op te volgen.

Drie grote transversale prioriteiten, die nauw verbonden zijn met de voortzetting van de taken van openbare dienstverlening van de onderneming, komen in het strategische plan van Infrabel naar voren: veiligheid, stiptheid en modernisering van de productiemiddelen (zie hierna).





“Onze onderneming evolueert constant. Vandaag versterken de realisaties binnen het kader van ons strategische plan BRIO verder onze positie als performante infrastructuurbeheerder in het hart van Europa.”

Luc Lallemand - gedelegeerd bestuurder



# Veiligheid

## Een prioriteit voor Infrabel en voor Europa

De veiligheid, de absolute topprioriteit voor Infrabel, is iets waar al haar medewerkers dagelijks mee bezig zijn. Ieder van hen stelt dan ook alles in het werk om de veiligheid te garanderen voor de reizigers, de collega's en eenieder die zich langs de sporen bevindt, net als voor de goederen en het gebruikte materieel bij het spoorvervoer. Maar om haar positie als een van de meest veilige infrastructuurbeheerders in Europa te behouden, verbindt Infrabel er zich ook toe om de veiligheid onophoudelijk te verbeteren.

Gevolggevend aan haar bestaansreden zorgt Infrabel voor een permanente inspectie en voortdurend onderhoud van de spoorweginfrastructuur. De lijnen en de onmiddellijke omgeving ervan worden nauwgezet gecontroleerd (zo werden in 2006 5000 km sporen onderzocht), net als de bruggen en tunnels. "We passen steeds meer het principe van het 'deskundigenonderhoud' toe", beklemtoont Jean-Marie Raviart, directeur-generaal Infrastructuur & Aankopen. "Met andere woorden: op basis van precieze diagnoses treden we daar op waar dat nodig blijkt en we gaan hierbij doelgericht tewerk."

### Bijna 30 overwegen minder

Van de verschillende spoorweginstallaties zijn de overwegen een bijzonder aandachtspunt wat betreft de veiligheid, aangezien die ook een rol spelen voor de weggebruikers. Daarom ziet Infrabel erop toe dat hier jaar na jaar de veiligheid wordt verhoogd.

In de periode 2005-2007 werden 205 overwegen bestempeld als prioriteit in functie van de uitrusting waarover ze beschikken en de snelheid waarmee de treinen er langs komen. Elk van die overwegen wordt bezocht, waarna een aanpassingsvoorstel wordt geformuleerd. Wanneer het mogelijk is, verkiest Infrabel om ze af te schaffen. Is dat niet mogelijk, dan voorziet ze bijkomende lichten en/of slagbomen, zelfs aanpassingen aan de weg. Zo werden in 2006 29 overwegen gesloten. Globaal gezien neemt hun aantal jaarlijks met 1,5% af.

### ETCS in volle ontwikkeling

Het treinverkeer op zijn beurt zal worden uitgerust met een nog krachtiger seininrichtings- en veiligheidssysteem. Dit zogenaamde ETCS-systeem (European Train Control System) zorgt ervoor dat geen enkel rood sein meer kan worden genegeerd. Het zorgt er ook voor dat de treinen in alle veiligheid kunnen rijden aan meer dan 160 km/u op de baanvakken die daarop zijn voorzien: de informatietransmissie gebeurt niet langer door seinen langs het spoor, maar via de stuurpost.

"De werken aan de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en de Nederlandse grens gingen gans het jaar 2006 verder en de hele lijn zal eind 2007 operationeel zijn. Gelijkaardige werken gingen van start op de hogesnelheidslijn richting Duitsland. De eerste treinen op deze lijn worden voorzien tegen eind 2007 – begin 2008", legt Jean-Luc Ghisbain, general manager "Technisch Beheer" bij de directie Netwerk uit. De andere verbindingen die cruciaal zijn voor de Europese mobiliteit (lijnen aangesloten op de HSL, as Antwerpen – Mechelen – Leuven – Namen - Athus) zullen respectievelijk tegen eind 2008 en eind 2013 worden uitgerust met ETCS. Daarna zal ieder jaar 300 km van het Belgische spoor-net worden uitgerust met het systeem, waarbij de corridors Antwerpen - Zeebrugge en Antwerpen – Montzen - Duitse grens de hoogste prioriteit hebben.



"Veiligheid is en blijft de absolute prioriteit voor Infrabel."

Guy Vernieuwe  
Strategie, Juridische Zaken, Internationale Zaken,  
Information Technology



Vanaf 2007 zal Infrabel geleidelijk aan een stopfunctie integreren in haar seinen (automatische stop voor het voorbijrijden van een rood sein). Dit is de eerste stap in de invoering van het ETCS-systeem. Door dit project zal de veiligheid van het netwerk snel en onophoudelijk worden verbeterd: tegen eind 2009 zal de helft van het netwerk (80% van het gevaar) er mee zijn uitgerust en tegen uiterlijk eind 2012 het hele net.

### Naar Europese certificaties

Wat betreft de veiligheid op het werk stelt Infrabel jaarlijks haar globaal preventieplan bij. Dit tweejarigenplan bepaalt de gevaren en analyseert de risico's waarmee haar personeel te maken krijgt. Bijvoorbeeld: om het werfpersoneel beter te beschermen, bestudeerde en selecteerde Infrabel in 2006 automatische aankondigingapparatuur voor de treinen, die in 2007 zal worden getest. In ditzelfde kader werd binnen de directie Infrastructuur & Aankopen een speciale afdeling opgericht die belast is met de veiligheid op het werk. Maandelijks worden hierover voor al het personeel van de directie vergaderingen georganiseerd. Bovenop haar wettelijke verplichtingen terzake bestudeert Infrabel momenteel de invoering van een nieuw beheersysteem voor de gezondheid en veiligheid op het werk dat beantwoordt aan de Europese normen (OSHAS 18001).

### Overleg met de netten uit de buurlanden

In 2006 werden in de 16 grensoverschrijdende punten van het net contactpersonen aangesteld om een nieuw veiligheidsmanagement toe te passen. Dat berust op de verduidelijking van de gezamenlijke instructies, gezamenlijke opleidingen aan de hand van een rollenspel, de systematische analyse van ongevallen en regelmatige vergaderingen met de verantwoordelijken van de netten uit de buurlanden: RFF (Frankrijk), CFL (Groothertogdom Luxemburg), ProRail (Nederland) en DB-Netz (Duitsland).

### Ook een prioriteit voor Europa

De Europese landen doen momenteel inspanningen om een gezamenlijk veiligheidsbeleid op poten te zetten. Het "tweede spoorwegpakket" betreffende de veiligheid en de interoperabiliteit van het spoortransport, dat in december 2006 werd omgezet in Belgisch recht, bepaalt dat de veiligheid de verantwoordelijkheid is van de infrastructuurbeheerder en de operatoren. De nationale veiligheidsautoriteiten die deze actoren controleren, worden op hun beurt overkoepeld door het Europees Spoorwegagentschap (ERA).

"Infrabel is verantwoordelijk voor de veiligheid op het Belgische net en moet dus een beheersysteem voor de veiligheid invoeren", verklaart Luc Vansteenkiste, directeur-generaal Toegang tot het Net. "Daarvoor moet ze de bestaande situatie analyseren, door haar organisatie te beschrijven en haar activiteiten te inventariseren, maar ze moet ook de risico's analyseren in het geval van een infrastructuurwijziging. De indienststelling van nieuwe systemen en uitrustingen moet namelijk een veiligheidsniveau garanderen dat ten minste gelijk is aan het niveau dat voordien bestond". Het systeem vereist ook dat lessen worden getrokken uit incidenten en ongevallen om de werkmethoden te verbeteren en het globale veiligheidsniveau te verhogen.



### Eventjes wachten. Daar ga je niet van dood.

De sensibiliseringscampagne die in september 2006 werd gevoerd in samenwerking met het BIVV (Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid), vestigde de aandacht van de weggebruikers op de naleving van de veiligheidsregels aan overwegen. Voor die gelegenheid werden aan 70 ongevalsgevoelige overwegen specifieke affiches opgehangen om automobilisten, voetgangers en fietsers aan te sporen tot wat geduld. Twee nieuwe campagnes zullen nog plaatsvinden in 2007.

# Stiptheid

## Een zorg van alle partijen

“Voor Infrabel zijn de drie doelstellingen voor het komende jaar meer dan ooit de stiptheid, de stiptheid en de stiptheid”. Hiermee heeft Luc Lallemand, gedelegeerd bestuurder van Infrabel, begin 2007 duidelijk de toon aangegeven: na de ietwat mindere resultaten van 2006 zetten we nu alle zeilen bij om regelmatigere rijdende treinen te garanderen.



0,6% van de incidenten ligt aan de oorsprong van 28% van de vertragingen

31,7% van de vertragingen ten laste van Infrabel

44,6% van de vertragingen ten laste van de hoofdvervoerder

0,7% van de treinen afgeschaf

### Minder incidenten maar meer vertragingen

In 2006 nam de stiptheid met 1,3% af, ondanks het feit dat Infrabel minder incidenten noteerde op het Belgische net. Drie onder hen bleken bijzonder nadelig voor de stiptheid van de treinen: het spontaan in beweging komen van een leeg treinstel in Brussel-Schuman in januari, de schade aan de bovenleidingen op de lijn 50A Brussel - Denderleeuw in juni en de brand in het tractieonderstation van Brussel-Zuid in december. De uitzonderlijke weersomstandigheden in de maand juli hebben de seininrichting trouwens zwaar op de proef gesteld.

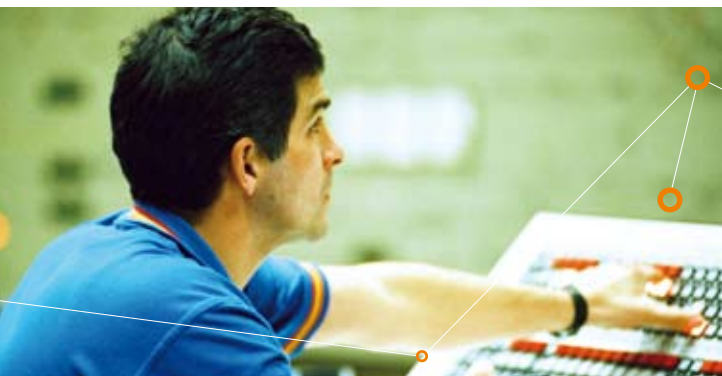
Stiptheid op het Belgische net <i>Treinen stipt aangekomen of met maximaal 5 minuten vertraging</i>		
	Stiptheid zonder neutralisatie *	Stiptheid met neutralisatie *
2006	90,6%	94,0%
2005	91,9%	94,8%
2004	93,2%	95,7%
2003	92,6%	95,3%
2002	92,6%	95,2%
2001	91,2%	94,2%

\* neutralisatie van externe oorzaken en grote investeringswerken

### Een uitgebreid actieplan

In februari 2006 nam Infrabel een nieuw actieplan op met een driedelig doel: verstoringen op het net voorkomen, de gevolgen ervan zoveel mogelijk inperken en de reizigers er zo goed mogelijk over informeren. Bepaalde van deze maatregelen hebben in 2006 al tot verschillende resultaten geleid: de centralisatie van de verkeersleidingen in één enkel Traffic Control, verspreiding van informatie over het verkeer via gestandaardiseerde e-mails, installatie van omroepinstallaties in alle stopplaatsen... Talrijke andere acties zullen worden verdeeld over verschillende jaren zodat ze een doeltreffendheid op lange termijn garanderen.

“Maar men moet zich ervan bewust zijn dat een geneesmiddel niet altijd het verhoopte effect heeft op een ziekte”, stelt Marcel Baele, directeur-generaal Netwerk, vast. “Maar dat zet er wel toe aan om de behandeling voortdurend te verbeteren”. Zo werden voor 2007 bijzondere maatregelen genomen op alle domeinen die bepalend zijn voor de stiptheid: verkeersleiding, veiligheid, uitwerking van de dienstregelingen, maar ook betrouwbaarheid van de infrastructuur, verspreiding van informatie, opleiding van personeel, enz. Zo zetten de drie directies van Infrabel zich achter een actieplan met momenteel 52 belangrijke maatregelen.



### Effecten op korte, middellange en lange termijn

“Een reeks maatregelen moet effect hebben op korte termijn”, voegt Etienne De Ganck, adjunct-directeur “Verkeersleiding” hieraan toe. “Ik denk dan aan de verplichte aanwezigheid van een verantwoordelijke in de belangrijke seinhuizen tijdens de spitsuren, of aan de specifieke opleidingen om het personeel in 2007 nog meer bewust te maken van de stiptheidsproblematiek. Ook de problemen met de dienstregelingen staan centraal op onze agenda”.

Er zal trouwens ook een bijzondere inspanning worden geleverd voor de dagelijkse organisatie. Momenteel worden snelle interventieteams opgericht, die onmiddellijk kunnen reageren in geval van een technisch probleem op het net. Voor de belangrijke seinhuizen zal ook een permanentie worden voorzien. Het personeel zal beschikken over een goed uitgerust en krachtig voertuig met GPS om snel te kunnen optreden wanneer zich een storing voordoet op een afgelegen plaats.

Het is belangrijk dat de capaciteit van de infrastructuur blijft behouden zodat de treinen kunnen blijven rijden en de toegewezen rijpaden aan de operatoren worden gerespecteerd. Daarom ook zullen de oorzaken van de meest voorkomende problemen worden aangepakt. De betrouwbaarheid van de sporen bij hoge temperaturen zal worden verhoogd, net als die van de bovenleidingen (in het bijzonder in de zone Brussel). De gevoelige uitrustingen zullen ook beter worden beveiligd tegen blikseminslagen.

### Meer gedetailleerde en homogene databanken

Verschillende toepassingen maken het mogelijk om het verkeer te beheren en eventuele vertragingen te registreren, te controleren en te analyseren. Algemeen gezien moet iedere vertraging van ten minste twee minuten worden gerechtvaardigd door het betrokken seinhuis of door Traffic Control via de specifieke informatietoepassing ARTweb. Sinds de indienststelling van het Traffic Control in december 2006 wordt ARTweb algemeen gebruikt op het hele net, waardoor vertragingen op regelmatigere en preciezere wijze kunnen worden gerechtvaardigd.

“Onze volgende doelstelling is om niet alleen de belangrijkste vertragingen te kunnen verklaren, maar ook de bijkomende vertragingen die worden veroorzaakt door een incident”, aldus Etienne De Ganck. “In de loop van 2007 zullen we dus bijvoorbeeld de vertraging van een L-trein, die werd veroorzaakt door een vertraging van een IC-trein, kunnen toeschrijven aan het oorspronkelijke incident dat leidde tot de vertraging van de IC-trein. Met deze verschillende verbeteringen zou het aandeel van niet toegekende vertragingen, waarop we minder vat hebben, moeten afnemen”.

Een andere verbetering op dit vlak zijn de informatietoepassingen die de Directies Netwerk en Infrastructuur & Aankopen gebruiken, om respectievelijk de oorsprong van de vertragingen te achterhalen en te beslissen over de verbeteringen die hiervoor kunnen worden aangebracht aan de infrastructuur. Die systemen zullen aan elkaar worden gekoppeld zodat de gegevens minder moeten worden bewerkt en de verschillende systemen homogener worden. Het informatiseringplan loopt nu al en zou in 2008 tot de eerste resultaten moeten leiden.



*“Alle directies van Infrabel zetten zich in voor de stiptheid.”*

Étienne De Ganck  
Beheer verkeersleidingen

# Modernisering van ons productieapparaat

## Moderne uitrustingen op strategische plaatsen

Om zich aan te passen aan de nieuwe technologieën blijft Infrabel haar productiemiddelen verbeteren. Na de modernisering van de verschillende werkplaatsen, die vandaag beschikken over het ISO-certificaat, trekt ze deze lijn door in de ontwikkeling van nieuwe seinhuizen, de indienststelling van een nieuwe centrale verkeersleiding en de bouw van nieuwe Logistieke Centra Infrastructuur.

In samenwerking met de directie Infrastructuur & Aankopen heeft de directie Netwerk sinds 2005 een plan opgesteld om de concentratie van de seinhuizen te versnellen. Van deze installaties, die instaan voor het beheer van het verkeer op lokaal vlak, waren er bij het ontstaan van Infrabel (op 1 januari 2005) in totaal nog 368. In 2012 zullen er nog maar 31 hypermoderne seinhuizen zijn (plus 11 van op afstand bediende). Die seinhuizen zijn betrouwbaarder, praktischer en comfortabeler. Zij zullen het treinverkeer regelmatig maken en een hoger veiligheidsniveau verzekeren.

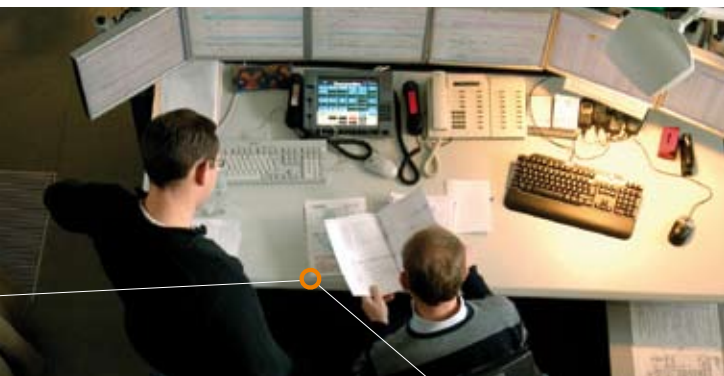
### Bijzondere aandacht voor ergonomie

“Dit concentratieplan vereist een grondige voorbereiding”, legt Marcel Baele, directeur-generaal Netwerk, uit. “Zo werkten we op basis van een arbeidsgeneeskundig onderzoek een prototype van een seinhuis uit dat beantwoordt aan de erg precieze vereisten inzake ergonomie, akoestiek, airconditioning... De werkomstandigheden van onze medewerkers zullen er aanzienlijk op vooruitgaan!”

Dat unieke model, dat vanzelfsprekend kan worden aangepast aan de plaatselijke behoeften, zal de bouw, organisatie en het onderhoud van de seinhuizen vergemakkelijken, aangezien deze stappen steeds op dezelfde manier zullen verlopen. Het optimaliseert ook de opleidingen van het personeel, waardoor die sneller zullen kunnen worden ingezet. Meer nog, omdat ieder seinhuis vanaf 2008 zal zijn uitgerust met een verkeerssimulator op basis van de werkelijke sporenconfiguratie, wat een primeur is in Europa. Zo zal het personeel zich van op zijn eigen werkplek kunnen oefenen in het beheren van incidenten en moeilijke situaties op de sporen en wissels.

Alle nieuwe seinhuizen die het verkeer op de hoofdsporen regelen, zullen trouwens worden uitgerust met optische controlepanelen. Hierdoor zal het treinverkeer in de hele zone waarvoor het seinhuis instaat op één enkel scherm kunnen worden gevolgd. De eerste tests van deze “OKB” zullen in de loop 2007 worden uitgevoerd in het seinhuis van Brugge.





### Naar grote logistieke centra

De directie Infrastructuur & Aankopen ging verder met haar hergroeperingsprogramma om de nagenoeg 200 werkplaatsen op het terrein te groeperen in Logistieke Centra Infrastructuur (LCI) en hun antennes. Ieder centrum groepeerd verschillende specialiteiten onder één dak, waardoor de interventies veel doeltreffender kunnen worden gecoördineerd en gepland. De installatie van meer betrouwbare uitrustingen met telediagnose vergroot bovendien het interventiegebied. Het personeel zal over modernere uitrusting beschikken die beter is aangepast aan de nieuwe procedures.

### Op het terrein

De directie Infrastructuur & Aankopen beschikt bovendien over een uitgebreid pak aan speciale werktuigen en klein gemotoriseerd materieel dat gebruikt wordt om de infrastructuur te moderniseren en te onderhouden. "Om competitief te blijven en onze productiecapaciteit op een hoog niveau te houden, is het van belang dat het productieapparaat in goede staat wordt gehouden. We doen dit door verouderde uitrustingen te vervangen door moderne en krachtigere toestellen", aldus Francky Verbruggen, adjunct-directeur "Logistiek, Werkplaatsen en Zones" van de directie Infrastructuur & Aankopen.

Zo begon deze dienst in 2006 met de vernieuwing van de verschillende soorten zware werktuigen, zoals de onderstopmachines. Zij moderniseerde eveneens het meetwerktuig zodat de teams nog preciezer kunnen weten waar ze juist moeten optreden. "Om nog meer voorgebouwde wissels te kunnen transporteren hebben we ook nieuwe aangepaste wagens besteld", gaat Francky Verbruggen verder. "De voordelen van voorgebouwde wissels zijn legio, van de kwaliteit van het werk in de werkplaats tot de tijdsbesparing ter plaatse."



*"Infrabel voorziet zich van performante werkinstrumenten die beantwoorden aan een rationelere organisatie en tegelijk het personeel betere werkomstandigheden bieden."*

Francky Verbruggen  
Logistiek en werkplaatsen

### Technologie ten dienste van de stiptheid

Het nieuwe Traffic Control met zijn hoogtechnologische uitrustingen is één van de modernste coördinatiecentra van Europa. De verkeersleiders zien op hun scherm in één oogopslag al het verkeer waarvoor zij verantwoordelijk zijn dankzij een grafisch overzicht dat in real time wordt aangepast. Het systeem beschikt eveneens over een uitgebreid databestand dat informatie geeft over de dienstregeling, de samenstelling en het personeel van iedere trein. De communicatie met de seinhuizen en de treinbestuurders wordt vereenvoudigd door consoles met aanraakscherm.

Er werd bijzondere aandacht besteed aan de werkomstandigheden in het Traffic Control, namelijk aan de ergonomie van de werkplek, de verlichting, de akoestiek en de airconditioning. Deze moderne en aangepaste middelen, die in dienst worden gesteld volgens erg strenge procedures op gebied van veiligheid en informatie, verbeteren nog het beheer en de coördinatie van het verkeer in real time. Zo maken ze het mogelijk om in geval van storingen op het net dat verkeer weer sneller te normaliseren.

# Onze projecten



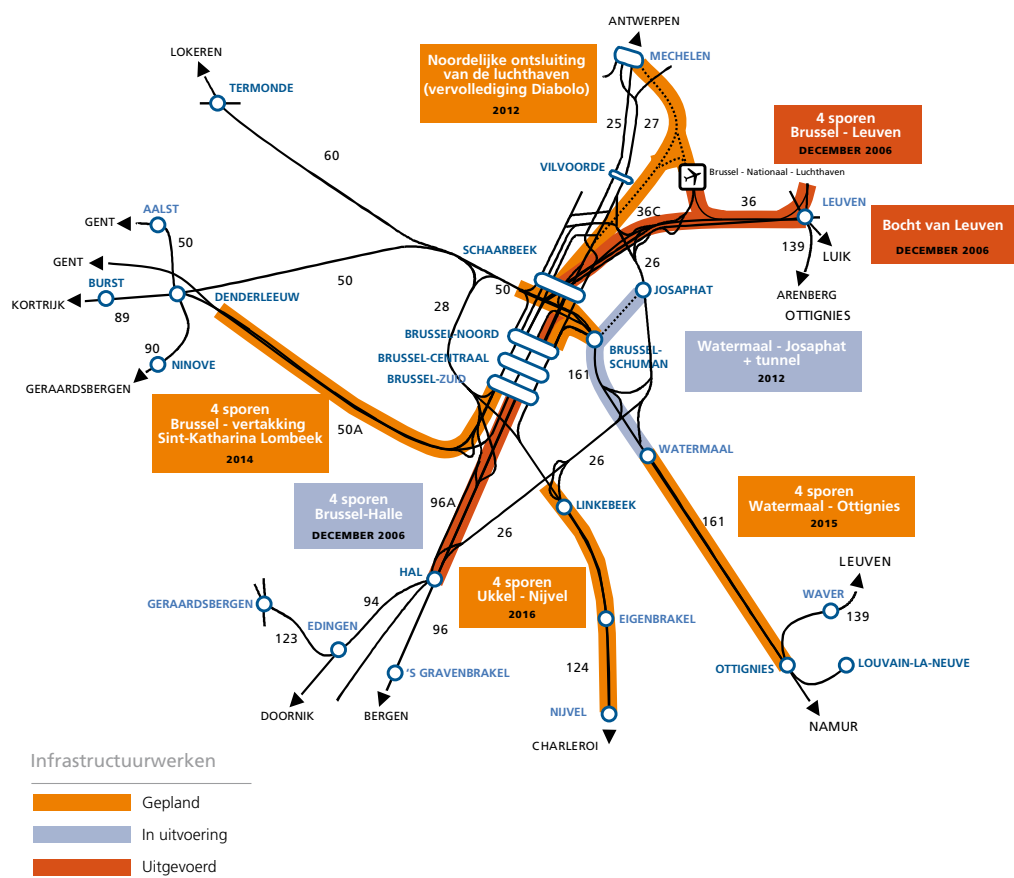




# GEN

## Een kernproject voor de mobiliteit in België

Terwijl het aantal treinreizigers voortdurend blijft toenemen (+ 25% sinds 2000) en de wegen steeds meer verzadigd raken, draagt het GEN bij tot een nieuwe mobiliteit in en rond de hoofdstad van Europa.



Het GEN-project, dat steunt op de complementariteit van het vervoer per trein en de andere openbare vervoersmogelijkheden, heeft als doel om het toenemende verkeer naar en in Brussel te ontlasten, het gebruik van de wagen te beperken en de schadelijke gevolgen ervan voor het milieu terug te dringen. De hoge frequentie van het treinverkeer, de voornaamste troef van het project, vereist dan ook de uitbreiding van twee tot vier sporen op de meeste betrokken lijnen. Dankzij deze aanpassing kan niet alleen de capaciteit van de assen worden vergroot maar ook de vlotheid worden verbeterd. Zo zullen twee sporen worden voorbehouden voor de snelle treinen (IC-IR, snelle piekurtreinen en, in voorkomend geval, hogesnelheidstreinen), terwijl de twee andere sporen dienen voor de GEN-treinen en de trage piekurtreinen.

Voor Infrabel, dat belast is met de bouw van deze nieuwe infrastructuur, betekent het GEN-project aanzienlijke werken op verschillende lijnen in en rond Brussel en een totale investering van 1,85 miljard €. De volledige ingebruikname van het GEN wordt momenteel voorzien voor eind 2015 - begin 2016. Niet minder dan 120 stations en stopplaatsen zullen tegen dan zijn aangepast of vernieuwd.

Ondanks de vertragingen in de procedures voor de nodige vergunningen, waardoor Infrabel de oorspronkelijk aangekondigde termijn voor de indienststelling van het GEN moest uitstellen, werd in 2006 en in het begin van 2007 aanzienlijke vooruitgang geboekt voor verschillende baanvakken die moeten worden uitgebreid van twee tot vier sporen.



### **Verbinding Watermaal - Schuman – Josaphat**

Op het bovengrondse gedeelte van deze spoorlijn zijn grote werkzaamheden aan de gang voor de aanleg van een vierde spoor tussen het station van Etterbeek en het station Brussel-Luxemburg. Zo werden in 2006 de uitbreidingswerken aan de bruggen over de Belliardstraat, de Viaductstraat en de Rodinlaan afgerond. De werken aan de Mouterijstraat, aan de kruising van de lijnen Halle – Vilvoorde (lijn 26) en Brussel – Ottignies (lijn 161) en ter hoogte van de stopplaats Arcades gingen van start. De werkzaamheden aan de 1 250 m lange dubbelspoortunnel tussen de lijnen 26 en 161 aan het noordelijke uiteinde van de verbinding gingen in oktober 2006 aan de stopplaats Meiser de eerste fase in.

### **Brussel – Ottignies (lijn 161)**

In augustus 2006 werden op het baanvak tussen Watermaal en Ottignies in het Vlaamse Gewest (van Hoeilaart tot aan het Zoniënwood) en in het Waalse Gewest (van het zuiden van Ottignies tot aan de splitsing van Louvain-la-Neuve) de eerste werven opgestart. In 2007 worden ze voortgezet en uitgebreid met de start van een nieuwe werf tussen het noorden van Ottignies en Profondsart (Waver). De in november 2006 ingediende vergunningsaanvraag voor de uitbreiding naar vier sporen van het baanvak Watermaal-Bosvoorde (Brussels Hoofdstedelijk Gewest) is nog altijd in behandeling.

### **Brussel – Nijvel (lijn 124)**

In het kader van het project voor de uitbreiding naar vier sporen op de lijn Ukkel - Nijvel werd in februari 2006 in het Waals Gewest een nieuwe vergunning afgeleverd. Door de verwerping van het laatste beroep in maart 2007, kan vanaf april 2007 worden gestart met de werken tussen het zuiden van Waterloo en het noorden van Eigenbrakel. In het Vlaams Gewest werd het MER (Milieu Effecten Rapport) in februari 2007 conform verklaard en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou het stedenbouwkundige attest in de loop van 2007 moeten worden afgeleverd, zodat de vergunningsaanvraag kan worden ingediend.

### **Brussel – Denderleeuw (lijn 50A)**

Zoals voor de andere lijnen van het GEN zijn bij de aanleg van een 3<sup>de</sup> en 4<sup>de</sup> spoor langs de lijn 50A tussen Denderleeuw en Brussel verschillende gewesten betrokken, in dit geval het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In het eerste gewest werd het MER in april 2006 conform verklaard en werd in augustus 2006 de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning ingediend. In het tweede gewest wacht Infrabel nog steeds op het stedenbouwkundige attest om de vergunningsaanvraag te kunnen indienen.





De nieuwe spoorlijn tussen Brussel en Mechelen zal volledig worden gefinancierd door Infrabel, voor een bedrag van 250 miljoen €. De noordelijke verbinding (300 miljoen €) zal worden gefinancierd door een Publiek Private Samenwerking (PPS). De werken aan de sporen zullen worden uitgevoerd door Infrabel en die aan het wegennet door het Vlaams Gewest. Een private structuur (N.V. Diabolo) zal belast zijn met de financiering, de bouw en de onderhoudskosten van de infrastructuur van de luchthaven tot aan de autoweg E19. 35 jaar lang zal de N.V. Diabolo instaan voor de onderhoudskosten van de infrastructuur die ze ter beschikking zal stellen van Infrabel als infrastructuurbeheerder. In deze periode krijgt ze bijdragen om haar kosten te dekken. Daarna gaat de eigendom van de infrastructuur integraal over naar Infrabel.

De openbare aanbesteding voor de werken gebeurde apart van deze voor de financiering. Daar de onderhandelingen met de investeerders buitengewoon complex en lang zijn, wordt voorzien dat de contracten pas in de zomer van 2007 zullen worden ondertekend. De werkzaamheden hangen dan weer af van de aflevering van de stedenbouwkundige vergunningen. Hoewel de vergunning in het Vlaamse gewest in juli 2006 werd afgeleverd, onmiddellijk gevolgd door een beroepsprocedure, wacht Infrabel nog steeds op het stedenbouwkundige attest van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest. De indienststelling van Diabolo is voorzien voor 2012.

### Investerings via Publiek Private Samenwerkingen (PPS)

Algemeen kan een publiek private samenwerking (PPS) worden gedefinieerd als een gestructureerde samenwerking tussen een overheidsinstelling en een private entiteit met het oog op de financiering en uitvoering van een concreet project met creatie van een meerwaarde voor ieder van de partijen. In een dergelijke structuur draagt de private partner een belangrijk deel van de risico's van het project.

Concreet gezien zet Infrabel momenteel twee PPS-projecten op poten voor de uitvoering van belangrijke investeringswerken: Diabolo, de spoorwegverbinding met de luchthaven Brussel-Nationaal, en de Liefkenshoekspoorverbinding, een verbinding tussen de linker- en rechteroever van de Schelde voor het goederentransport.

Een privaat consortium samengesteld uit ondernemers en investeerders neemt de investeringen voor zijn rekening en draagt bepaalde risico's. Na de uitvoeringsfase van het project heeft Infrabel er het gebruik van op een lange termijn tegen betaling van een in het contract bepaalde vergoeding.

# Haven van Antwerpen

## Projecten van de Linkeroever tot de Rechteroever

Als economische long van België genoot de Antwerpse haven reeds van belangrijke investeringen door Infrabel op de linkeroever van de Schelde. Maar ook andere grote projecten staan op stapel, zoals de Liefkenshoekspoorverbinding.

Het nieuwe Deurganckdok, dat in de zomer van 2005 in dienst werd genomen op de Linkeroever van de Schelde en bestemd is voor containers, brengt heel wat extra verkeer met zich mee. Om de toegang tot deze nieuwe infrastructuur te bevorderen en concreet bij te dragen aan de intermodaliteit spoor - water, die onontbeerlijk is voor de ontwikkeling van de haven, werkt Infrabel aan de aanleg van een rechtstreekse spoorwegverbinding tussen de haven op de Linker- en de Rechteroever.

Hoewel de opening van het Deurganckdok al aanzienlijke investeringen vergde van Infrabel, ging het hier slechts over een stap in een groot project dat het Belgische spoorwagennet mogelijk zal maken om gelijke tred te houden met de uitbreiding van de Antwerpse haven. De Liefkenshoekspoorverbinding vormt in dit opzicht een absolute pri-

oriteit voor de ontwikkeling van de haven van Antwerpen. De bouw ervan zal het immers mogelijk maken het toenemende verkeer in de Kennedytunnel, momenteel het enige verbindingspunt tussen de linkeroever en de rechteroever van de Schelde, te ontlasten.

Dit grootse project voorziet in de aanleg van een rechtstreekse verbinding tussen enerzijds de zuidelijke spoorlijnen op de Linkeroever en anderzijds het rangeerstation van Antwerpen-Noord (op de Rechteroever). Zo zal het treinverkeer vanuit het Deurganckdok sneller en efficiënter verlopen: het moet immers niet langer worden omgeleid via het bijna verzadigde spoorknooppunt van Berchem, maar kan het rechtstreeks doorrijden naar Antwerpen-Noord, waar de treinen worden samengesteld.

De financiering van het project (ongeveer 684 miljoen €) zal gebeuren door middel van een PPS (Publiek Private Samenwerking) voor de bouwkundige werken (634 miljoen €). De aanleg van de spoorinfrastructuur zal worden gefinancierd door Infrabel voor een bedrag van 50 miljoen €. Door deze financieringsmethode kan het project zo snel mogelijk worden voltooid. Het Vlaamse Gewest draagt de kosten van de prefinanciering tot een bepaald bedrag.

De aanbesteding van dit project met Publiek Private Samenwerking beslaat zowel de bouw als de financiering. De in april 2006 gelanceerde procedure zou tegen eind 2007 moeten zijn afgerond. Het conformiteitattest werd verkregen in de zomer van 2006 en de vergunnings-

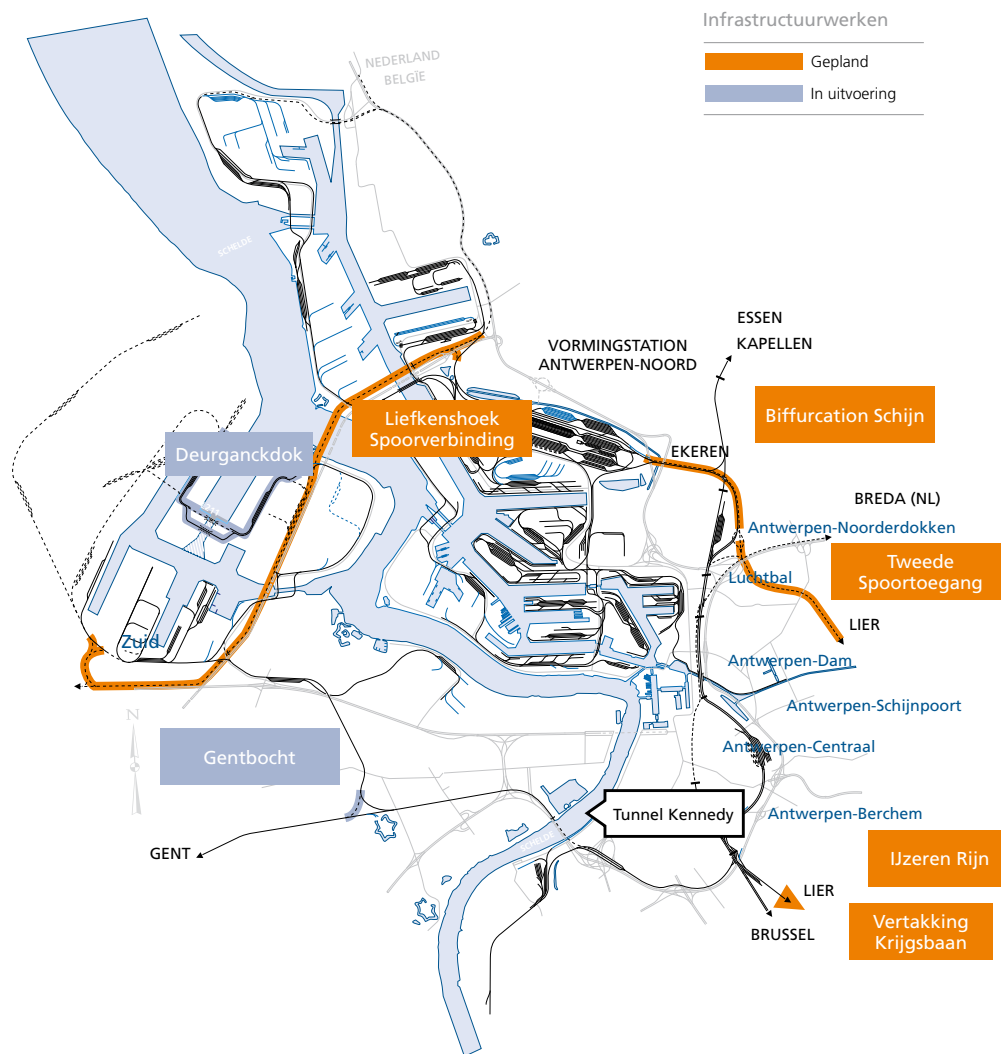




aanvraag zou dus in het eerste semester van 2007 moeten worden ingediend. De aanvraag van de bouwvergunning op haar beurt zal in april 2007 worden ingediend. De werken zouden in het eerste semester van 2008 van start moeten gaan, waardoor de indienststelling van de verbinding voorzien is voor 2012.

Infrabel bestudeert ook de aanleg van een tweede spoortoegang tot de Haven van Antwerpen, waarbij ze trouwens zonder te wachten al bepaalde voorbereidende stappen heeft ondernomen. Dit project omvat de bouw van een nieuwe spoorlijn met dubbel spoor van 28 km lang voor het goedertransport tussen het station van Antwerpen-Noord en de lijn 16 (Lier – Aarschot) ter hoogte van Lier.

Ten slotte, tengevolge de erkenning van de historische rechten van België op de IJzeren Rijn door het Arbitragehof in Den Haag, formuleerde Infrabel enkele voorstellen voor de snelle heropening van deze as. Over deze lijn Antwerpen – Neerpelt - Rheydt (Duitsland), waarlangs zwaardere goedertransporten sneller zullen kunnen circuleren tussen de Antwerpse haven en Duitsland, wordt momenteel onderhandeld tussen België en Nederland. In juli 2006 werd een Commissie van onafhankelijke deskundigen aangesteld om een gezamenlijke oplossing voor te stellen voor de verdeling van de kosten voor deze heropening. De resultaten van de Commissie worden verwacht in het eerste semester van 2008.



### Kleine projecten, grote effecten

Naast de grote projecten gaat Infrabel de komende jaren ook verder met een reeks kleinere investeringen die de spoorcapaciteit in de haven van Antwerpen sterk zullen doen toenemen. Zo verbindt de bocht van Gent, waarvan de bouw werd opgestart in augustus 2006, de Linkeroever van de haven van Antwerpen rechtstreeks met de haven van Zeebrugge en het noorden van Frankrijk. De werken zouden in januari 2008 moeten zijn voltooid.

Op de rechteroever zullen twee grote vertakkingen in Schijn (net buiten Antwerpen-Noord) en op de Krijgsbaan (Mortsel) de capaciteit van de as Antwerpen – Duitsland tegen eind 2011 met 30% doen toenemen. Dit zijn investeringen die bovendien de eerste fase vormen van de nieuwe spoorwegtoegang tot de haven van Antwerpen.

# Haven van Zeebrugge

## Anticiperen op de groei van het goederentransport

De strategisch gelegen haven van Zeebrugge is een van de belangrijkste transportcentra met toegang tot de Europese markt. Aangezien naar alle waarschijnlijkheid het goederentransport in deze jonge haven in volle ontwikkeling in de toekomst snel zal toenemen, is het spoor meer dan ooit een belangrijke partner voor het vervoer over zee.

Infrabel voorziet verschillende belangrijke infrastructuurwerken om de groei van de haven van Zeebrugge te ondersteunen en de capaciteit van haar sporen te vergroten.

Zo zal de infrastructuur van het station Zeebrugge-Vorming worden gemoderniseerd en de capaciteit worden uitgebreid. De sporen zullen worden uitgebreid van 16 naar 24 voor aankomende en vertrekkende treinen en de sporenbundels A (9 sporen) en B (19 sporen), die momenteel worden gescheiden door de hoofdsporen, zullen worden samengevoegd tot één groot knooppunt met 28 rangeersporen. Er zal

eveneens een nieuw seinhuis worden opgetrokken in het kader van het concentratieplan voor de seinhuizen. Deze werkzaamheden, die de veiligheid en het rendement van de haveninstallaties zullen verbeteren, zullen in verschillende fasen worden uitgevoerd, zodat het station voortdurend in gebruik kan blijven. Tegen 2015 zouden de werken volledig moeten zijn afgerond.

Dit project, dat als prioritair werd bestempeld, zal uitgevoerd worden via een prefinanciering door de NMBS-Holding met een financiële bijdrage van het Vlaamse Gewest.

De Bocht Ter Doest zal trouwens vanaf het einde van 2009 een rechtstreekse verbinding vormen tussen de oostelijke en de westelijke havenzones. Infrabel zet zich ook actief in voor de uitbreiding van verschillende knooppunten in de haven van Zeebrugge: na Voorhaven-West begint ze in 2007 met de aanpassing van de bundels Pelikaan en Ramskapelle. Deze infrastructuurwerken omvatten de bouw van bijkomende sporen, de elektrificatie ervan en de seininrichting.

Dankzij de aanleg van een derde spoor tussen Brugge en Zeebrugge vanaf 2009 zal het baanvak tussen het station van Brugge en de splitsing Blauwe Toren, dat momenteel intensief wordt gebruikt voor het vervoer van reizigers en het transport van goederen, in staat zijn om het hoofd te bieden aan de toename van het verkeer. Tot slot wordt de lijn 50A tussen Gent en Brugge momenteel uitgebreid tot vier sporen om het snelle verkeer te kunnen scheiden van het trage (zie hierna).



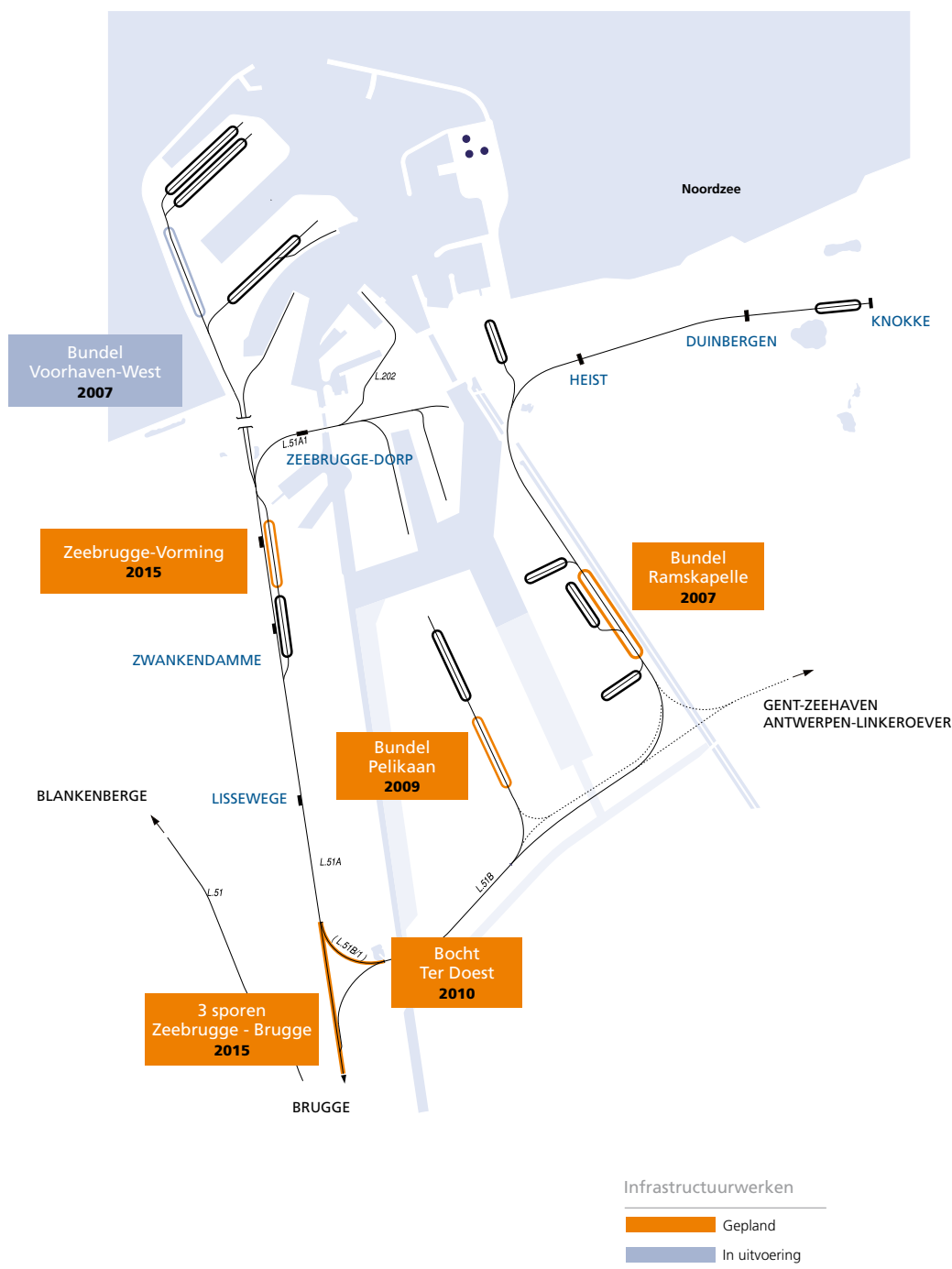


## Verdubbeling van de lijn Brugge - Gent (lijn 50A)

De lijn 50A Gent - Brugge is een belangrijke schakel in het Belgische spoorwegnet, zowel voor het reizigersvervoer als het goederen-transport. Op het drukste moment van het jaar rijden dagelijks tussen de 275 en de 300 treinen over deze lijn (in beide richtingen). Gezien de aangekondigde groei van het transport van en naar de haven van Zeebrugge moet de capaciteit van de lijn worden verhoogd.

Lijn 50 A zal dus in verschillende fasen worden verdubbeld. De eerste werkzaamheden gingen in 1994 in Landegem van start. Daarna, in 2002, werd de ingang van het station van Gent-Sint-Pieters onder handen genomen. Momenteel zijn er werken aan de gang tussen dit station en de Ringvaart. Eenmaal de werken op het baanvak Gent-Sint-Pieters – Landegem zijn afgewerkt, zal Infrabel zich concentreren op het baanvak tussen Beernem en Brugge.

In 2018 zal het project volledig zijn afgerond. De snelle treinen zullen dan over de twee centrale sporen rijden terwijl de trage treinen de twee buitenste sporen zullen gebruiken. De infrastructuurbeheerder zal meteen ook alle overwegen tussen Gent en Brugge afschaffen, wat in de lijn ligt van onze eerste strategische prioriteit: de verbetering van de veiligheid.





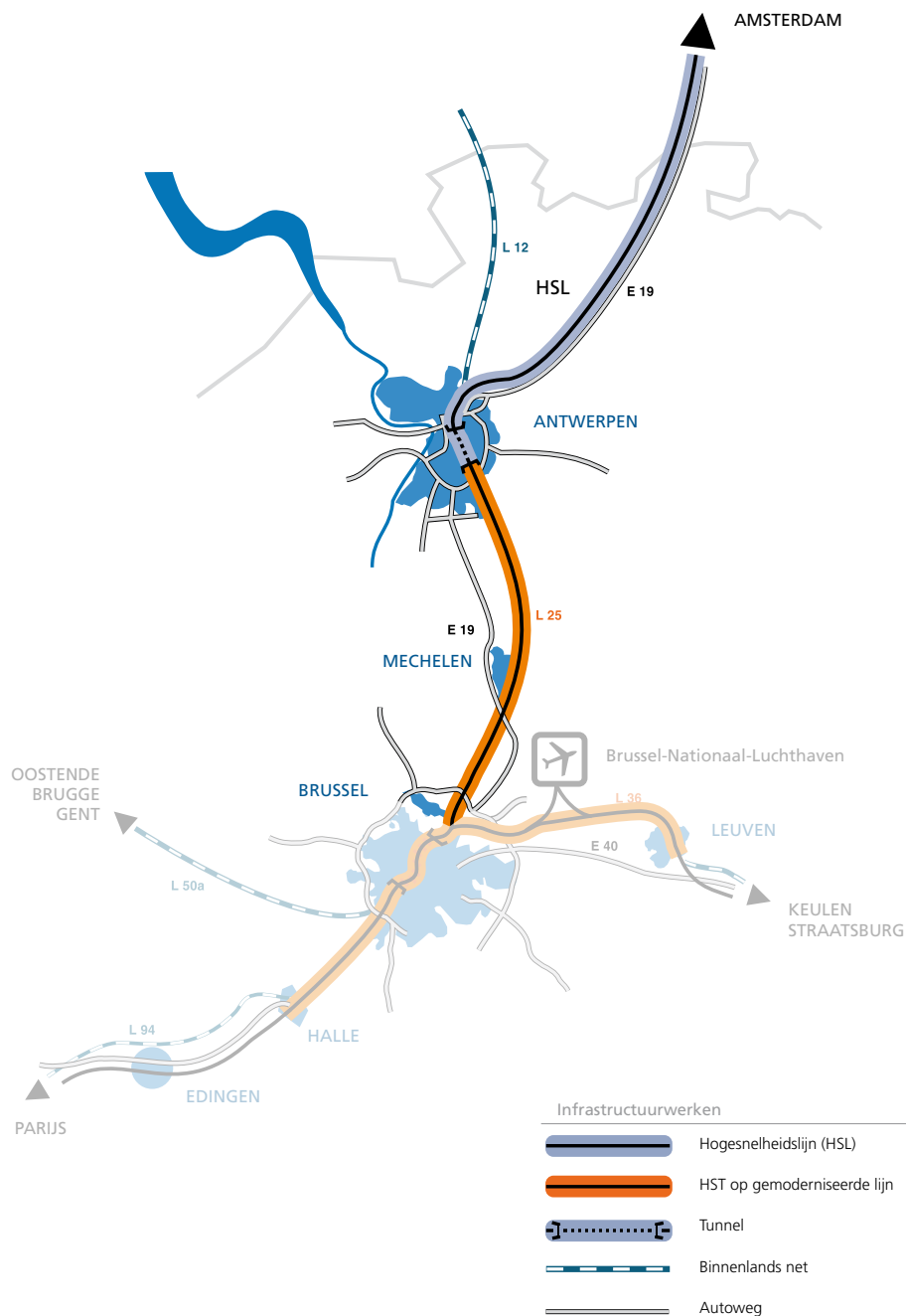
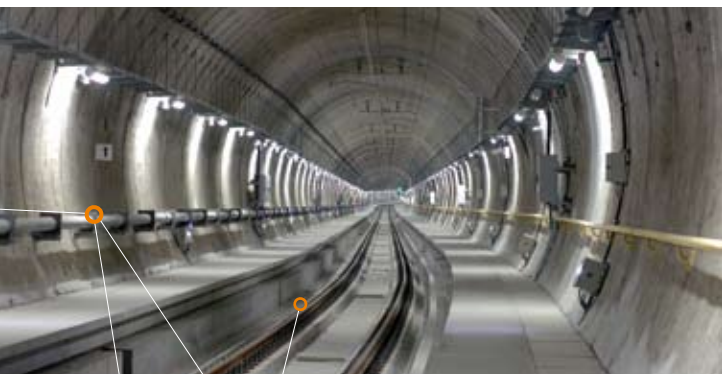
## HSL Noord In een laatste rechte lijn

België bevindt zich in het hart van wat morgen een uitgebreid, interoperabel netwerk van hogesnelheidslijnen naar Europese maatstaven zal zijn. De verwezenlijking van de HSL Noord, een van de twee ontbrekende schakels van het Belgische netwerk aan hoge snelheid, is een gigantisch project en Infrabel doet al het nodige om dit in 2007 volledig af te ronden.

Tussen Brussel en Antwerpen werd voor de klassieke lijn 25 gekozen als traject voor de hogesnelheidstreinen. Van zodra het project Diabolo operationeel wordt, sporen deze treinen met een snelheid van 160 km/u tussen de twee steden, eerst op de nieuwe spoorlijn 25N dan op de klassieke lijn 25, waarvan de snelheid momenteel wordt opgetrokken.

De hogesnelheidstreinen zullen daarna de stad Antwerpen doorkruisen dankzij de noord-zuidverbinding, een nieuwe spoorwegverbinding tussen Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Luchtbal met een 3,8 km lange tunnel. Deze spoorwegtunnel is tevens het vertrekpunt van de toekomstige hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en de Nederlandse grens. Dit project biedt de stad Antwerpen nieuwe perspectieven op gebied van mobiliteit: de stad zal namelijk beschikken over een ultramodern station dat vanaf maart 2007 vanuit twee richtingen toegankelijk is. Eind 2007 zal het station 14 sporen tellen, verspreid over drie verdiepingen.





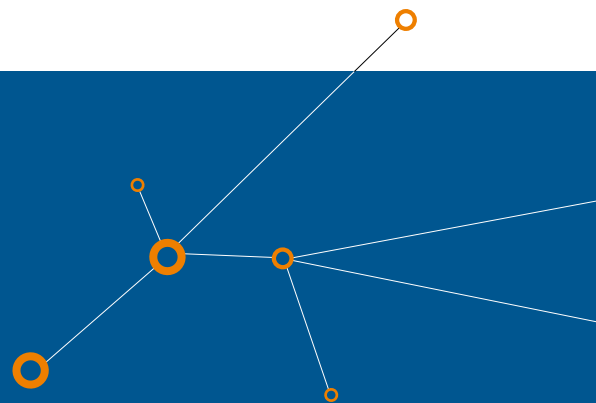
De hogesnelheidsreinen zullen hun weg voortzetten richting noorden via een nieuwe, 35 km lange hogesnelheidslijn waarvan de aanleg tussen Antwerpen-Luchtbal en de Nederlandse grens wordt voltooid. Deze lijn kruist eerst de verkeerswisselaar E19/A12 en vervolgt daarna, ter hoogte van de Laaglandlaan, haar traject naast de E19. De nieuwe lijn blijft dan ten westen van de E19 lopen tot aan de Nederlandse grensovergang.

Tussen Antwerpen en de Nederlandse grens wordt de hogesnelheidslijn medegefinancierd door Nederland. Bij de gezamenlijke keuze van het traject, dat langer is op Belgisch grondgebied, heeft Nederland zich in 1996 bereid verklaard om bij te dragen in de kosten van de werken voor een bedrag van 823 miljoen gulden (460 miljoen €).

## HSL en het milieu

Zoals bij alle projecten van Infrabel is milieubescherming ook bij de aanleg van de hogesnelheidslijn Brussel - Nederland een zeer belangrijk agendapunt. Deze bezorgdheid uit zich heel concreet door het behoud van het Peerdsbos, een van de rijkste natuurgebieden ten noorden van Antwerpen. Er werden specifieke maatregelen genomen – zoals de bouw van een koker – om de impact van de aanleg van de hogesnelheidslijn op het milieu maximaal te beperken.

## HSL Oost Duitsland binnen spoorbereik



Een andere schakel die nog ontbrak in het hogesnelheidsnetwerk, was de HSL Oost die Brussel met Keulen zal verbinden in iets meer dan anderhalf uur. Op het laatste baanvak Luik – Duitse grens dat Infrabel eind 2007 ter beschikking stelt van haar operatoren, bevindt zich de langste spoorwegtunnel van het land: de tunnel van Soumagne.

Tussen Brussel en Leuven is de klassieke lijn 36 sinds december 2006 gemoderniseerd, en ontubbeld. Door deze capaciteitsverhoging is het overigens mogelijk om de sporen af te stemmen op het type vervoer, waardoor het spoorwegverkeer – zowel de binnenlandse als de hogesnelheidstreinen – vlotter en sneller zal kunnen verlopen. De InterCitytreinen (waaronder de verbinding Brussel-Luik-Eupen) en de Thalystreinen zullen op de twee binnenste sporen rijden met een snelheid van 160 km/u in plaats van 120 km/u vroeger. Deze treinen zullen na de realisatie van de ETCS-uitrusting zelfs een snelheid van 200 km/u bereiken. De twee andere sporen zullen voornamelijk worden gebruikt door lokale treinen en later ook de GEN-treinen.

Vanaf Leuven tot Bierset rijden de hogesnelheidstreinen nu al tegen een snelheid van 300 km/u op een nieuwe lijn die is aangelegd langs de E40 snelweg. Binnenlandse sneltreinen kunnen eveneens van deze lijn gebruikmaken tegen een snelheid van 200 km/u. Infrabel wenst de hogesnelheidslijnen zoveel mogelijk door verschillende soorten treinen te laten gebruiken. In de Luikse agglomeratie mondt de lijn uit op sporen die momenteel worden gemoderniseerd.

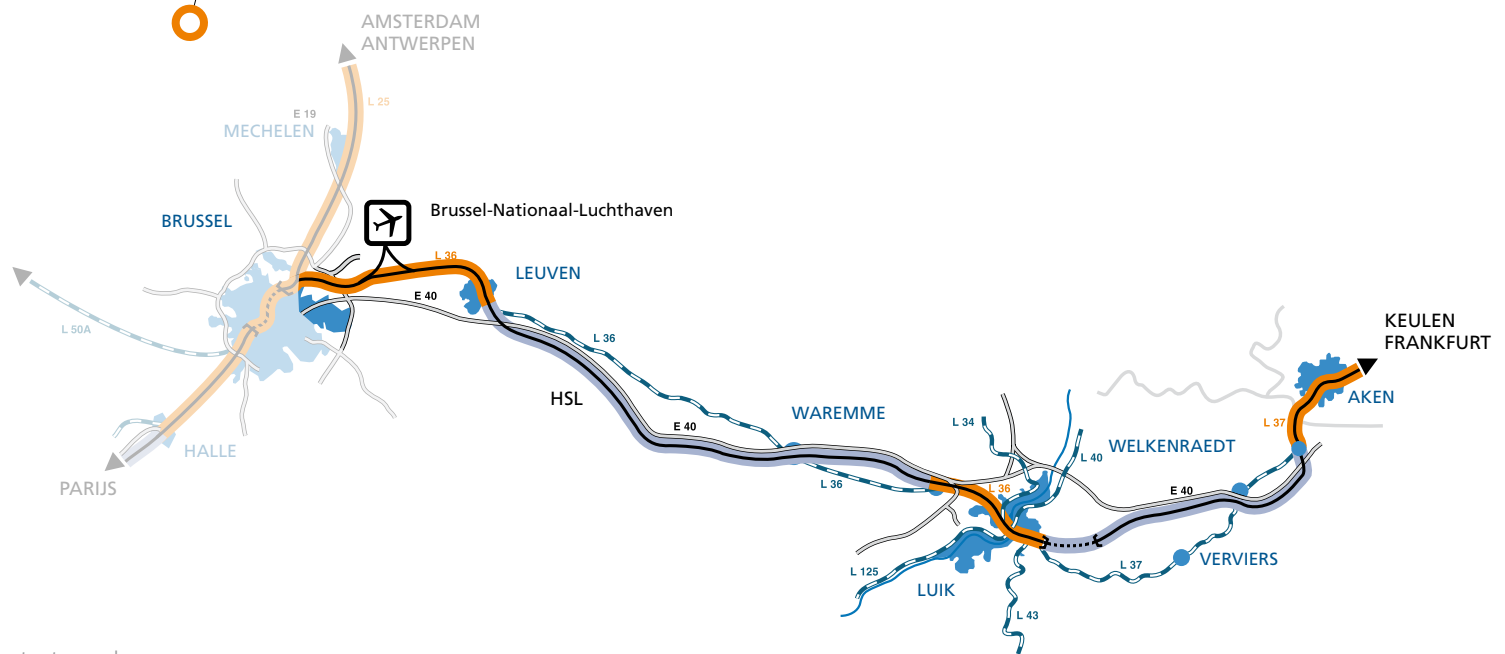
De hogesnelheidstreinen verlaten Luik via de klassieke lijn waar de snelheid 160 km/u bedraagt en rijden dan het plateau van Herve op

via de tunnel van Soumagne. Deze 6,53 km lange tunnel met dubbel spoor is al klaar sedert 2005 en is de langste tunnel van België. Na het verlaten van de tunnel rijden de hogesnelheidstreinen in eigen bedding tegen een snelheid van 260 km/u tot aan de Duitse grens. Tussen Aken en Keulen maken de hogesnelheidstreinen gebruik van de bestaande, gemoderniseerde lijn waar ze een snelheid tot 250 km/u kunnen bereiken.






Omwille van het uitgesproken heuvelachtige karakter van deze regio heeft Infrabel grote werken uitgevoerd zoals de bouw van de viaducten van José (422 meter lang), Herve (460 meter) en Battice (1 232 meter). Het viaduct van Hammerbrücke werd dan weer vervangen door een nieuwe brug met een lengte van 285 meter. Op de nieuwe lijn zullen ook zes overdekte sleuven worden gebouwd. De langste (1 km) leidt de hogesnelheidstreinen onder de E40 door om dan via de klassieke, gemoderniseerde lijn naar Aken te sporen.

De inhuldiging van de verbinding Luik – Duitse grens is gepland voor eind 2007-begin 2008 en vindt plaats zes jaar na de indienststelling van het stuk van de nieuwe lijn tussen Leuven en Luik.

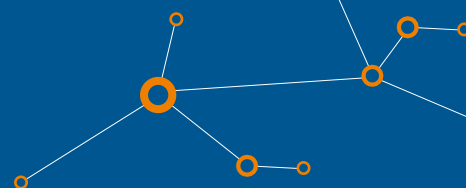




Infrastructuurwerken

-  Hogesnelheidslijn (HSL)
-  HST op gemoderniseerde lijn
-  Tunnel
-  Binnenlands net
-  Autoweg

## As Brussel - Luxemburg Een prioritair moderniseringsproject



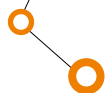
De moderniseringswerken van de lijn tussen de Belgische en de Luxemburgse hoofdstad werden in de herfst 2006 aangevat en zullen de afstand tussen de drie hoofdzetels van de Europese instellingen, met name Brussel, Luxemburg en Straatsburg, binnenkort aanzienlijk inkorten.

Sinds oktober 2006 en op initiatief van de Belgische en Luxemburgse regering werden op de as Brussel - Luxemburg aanzienlijke moderniseringswerken aangevat (lijnen 161 en 162). De werven liggen verspreid tussen de vertakking van Louvain-la-Neuve, de zuidelijke grens van het GEN-project, en het grenspunt van Sterpenich en bestrijken een baanvak met een lengte van 175 km. De werken zullen in 2013 klaar zijn terwijl enkele voltooiingswerkzaamheden voor 2014 zijn gepland.

Om de snelheid van 130 km/u op het overgrote deel van het traject tot 160 km/u op te voeren, zal Infrabel vanaf 2008 negen van de talrijke bochten op de lijn rechte trekken. Omdat sommige van die bochten zich heel dicht in de buurt van de natuurparken "Natura 2000" bevinden, zijn alle nodige maatregelen genomen om het milieu optimaal te beschermen. Om de snelheid op de lijn te verhogen moet ook de afstand tussen de sporen worden verbreed en moeten de bruggen waarvan de afmetingen onvoldoende zijn, worden aangepast. De sporen en de wissels die zich bij het binnenrijden van het station van Gembloux, Ciney en Jemelle bevinden, zullen ook moeten worden aangepast. Op die manier wordt de reistijd op het traject tussen Brussel en Luxemburg

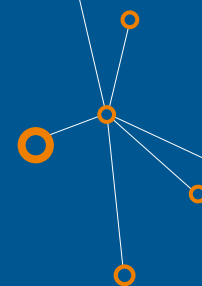
verminderd tot 2u10 in plaats van de huidige 2u30 voor sneltreinen. Gelijktijdig met deze werkzaamheden vernieuwt Infrabel ook de sporen, de wissels, de kunstwerken en de seininrichting. Tot slot zal de bovenleiding van de as Brussel - Luxemburg volledig worden vernieuwd.

Infrabel zal in totaal ongeveer 470 miljoen € in dit moderniseringsproject investeren. De financiering is gedeeltelijk afkomstig van een lening die de NMBS-Holding voor een bedrag van 289,2 miljoen € zal afsluiten in het kader van de prefinancieringsovereenkomsten die door Infrabel, de NMBS-Holding en de Federale en Gewestelijke Regeringen van het land op 5 december laatstleden werden ondertekend. Het Waalse Gewest legt bovendien een bedrag van 47 miljoen € op tafel om de financiële kosten van de operatie te dekken. De Europese Unie heeft in het kader van het MIP (Multi-annual Indicative Program) overigens een subsidie van 3,5 miljoen € voorbehouden voor de jaren 2006 - 2007.





## Meer toegankelijke stations zowel voor reizigers als voor treinen



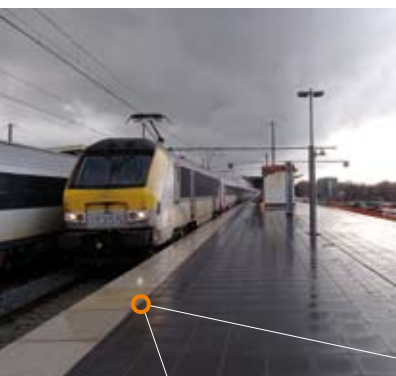
Om het verkeer in en rond de stations vlotter te laten verlopen en om de reizigers beter te kunnen onthalen, investeert Infrabel op diverse plaatsen in het netwerk. De investeringen hebben betrekking op de inrichting van de toegangssporen, maar ook de perrons en de tunnels onder de sporen, zoals in Charleroi-Zuid, Namen, Gent-Sint-Pieters en Brugge.


In het station van Charleroi-Zuid kunnen de reizigers de perrons gemakkelijk bereiken via zes liften. Deze zijn bovendien voorzien van een nieuwe omroepinstallatie, nieuwe verlichting en nieuwe schuilhokjes. Slechtzienden vinden makkelijk hun weg met behulp van geleidetegels. Gelijklopend met dit renovatieproject zijn er aanzienlijke werkzaamheden aan de spoorweginfrastructuur aan de gang om de snelheid bij het binnenrijden van het station van Charleroi aan de kant van Namen van 40 km/u naar 80 km/u op te voeren en op die manier enkele kostbare minuten te winnen.

De bedoeling van de laatste fase van de werkzaamheden die in Namen worden uitgevoerd, is de modernisering van de infrastructuur aan de westzijde van het station (spoorwegbedding, wissels, seinen, enz.). Sinds begin 2007 en de voltooiing van de werken aan de oostzijde, werden prioritaire en snelle verbindingen voorzien voor de Waalse as en de as Brussel – Luxemburg onder meer door ongelijkgrondse kruising. In 1993 startten de werkzaamheden met betrekking tot de herinrichting van het station te Namen. Deze omvatten ook de heraanleg van de perrons, de verhoging van het aantal sporen, de geluidswerende muren op beide sporen die zijn voorbehouden voor goederentreinen van de as Athus - Maas, enz.

In Gent-Sint-Pieters zal er een nieuwe hall worden gebouwd onder de sporen tussen het stationsgebouw en de Sint-Denijslaan. Met loopbanden en roltrappen zullen de reizigers gemakkelijker toegang hebben tot de perrons die breder, langer en overdekt zullen zijn. Door het westelijke sporencomplex helemaal opnieuw in te richten, zullen de treinen die afkomstig zijn uit Vlaanderen vlotter tussen Brugge en Gent-Sint-Pieters kunnen sporen waardoor het aanbod van treinen op de as Oostende - Brussel zal worden verbeterd.

In Brugge zullen de reizigers via een nieuwe winkeltunnel onder de sporen van en naar de treinen worden geleid. De toegangshelling en de nauwe ingang aan de kant van de Sint-Michielswijk hebben plaats gemaakt voor een nieuwe, gelijkvloerse toegang die even breed is als de tunnel onder de sporen. Alle perrons, die toegankelijk zijn via een brede trap, een lift en twee roltrappen, zullen op termijn worden voorzien van nieuwe luifels, windschermen en zitjes en over de volledige lengte gevloerd worden met granieten tegels. Tot slot zal er ook nog een nieuwe omroepinstallatie worden geïnstalleerd.





Uit het leven gegrepen  
Bruno Vanaenroyde



## “Veiligheid voor alles!”

Industrieel bouwkundig ingenieur Bruno Vanaenroyde is de huidige chef van het onderhoudsteam van de hogesnelheidslijnen lijn 2 (Leuven-Luik) en lijn 4 (Antwerpen – Nederland). Hij is eveneens preventieadviseur voor de hogesnelheidslijnen.

“Wij bekommeren ons om het onderhoud en het beheer van twee hogesnelheidslijnen, namelijk de lijn 2 van Leuven tot in de omgeving van Luik en van de lijn 4 van Antwerpen richting Nederland”, legt Bruno uit. “Dat wil zeggen dat wij het onderhoud verzorgen van de sporen, de bovenleiding, de bruggen en de tunnels, van de telecommunicatie en de seinen. Gelukkig kan ik rekenen op heel flexibele en polyvalente teams in Leuven en in Berchem!”

Aangezien alle specialiteiten (sporen, bovenleiding, seinen, enz.) geconcentreerd zijn binnen een enkele entiteit die zich uitsluitend met de hogesnelheidslijnen (HSL) bezighoudt, heeft Bruno een uitstekende globale kijk op de onderhoudswerkzaamheden.

“Vroeger, toen ik nog voor het “klassieke” net werkte, was ik alleen verantwoordelijk voor het onderhoud van de sporen. Vandaag staan wij in voor alle aspecten. En daar steek ik elke dag weer wat nieuws van op!”

In verband met het onderhoud van lijn 2 en lijn 4 neemt Bruno ook de functie van preventieadviseur binnen Infrabel waar. Dat heeft er toe geleid dat hij nu toeziet op de tests die worden uitgevoerd op de nieuwe hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en de Nederlandse grens.

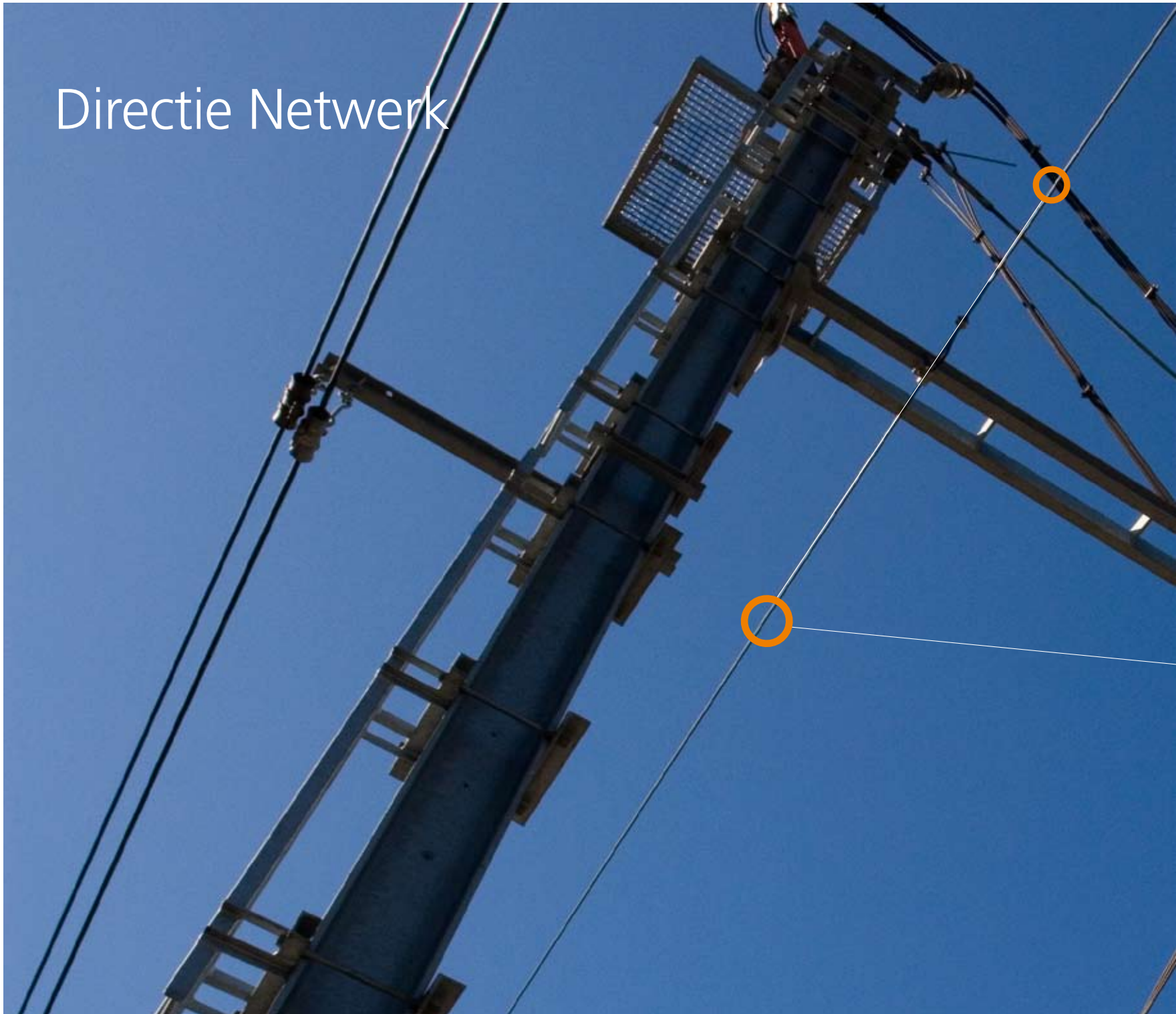
“In september, oktober en november 2006 hebben wij op de hogesnelheidslijn Antwerpen - Nederland tests uitgevoerd. Deze tests zijn onontbeerlijk om de veiligheid van de infrastructuur te kunnen waarborgen en om de homologatie voor de vaste installaties te verkrijgen.”

Naar aanleiding hiervan werd op de HSL Noord het nieuwe telecommunicatiesysteem GSM-R en het seinsysteem ETCS (European Train Control System) getest.

“De invoering van het nieuwe ETCS-systeem kadert in de uniformiseringsbeweging van de spoorwegseinen, die door de Europese Unie is aanvaard. Dit systeem biedt meer veiligheid, want de treinbestuurder ontvangt onmiddellijk in zijn stuurpost een aanduiding van de snelheid die hij moet naleven. Bovendien brengt dit systeem de trein onmiddellijk tot stilstand nog voor hij een rood licht zou negeren. De tests die we op de HSL 4 hebben uitgevoerd, zijn zeer vlot verlopen. En al hebben we dan goede resultaten kunnen noteren, het is ook dankzij de goede samenwerking tussen de verschillende diensten van Infrabel en onze Franse en Nederlandse collega's dat we dat hebben kunnen realiseren!”



Directie Netwerk





# Een nieuwe organisatie met het oog op nieuwe uitdagingen



Het treinverkeer organiseren, coördineren, controleren en waken over de veiligheid, het vlotte verloop en de regelmaat ervan: om deze belangrijke taken nog beter te kunnen uitvoeren heeft de directie Netwerk haar organisatie in 2006 verfijnd. Zij heeft bovendien haar inspanningen op het gebied van communicatie en opleiding voortgezet.

Naast de taken inzake coördinatie en opvolging van het verkeer ziet de directie Netwerk toe op de uitvoering van de verbeteringen die nodig zijn om de betrouwbaarheid en veiligheid van de installaties te kunnen verzekeren.

De directie Netwerk omvat drie diensten:

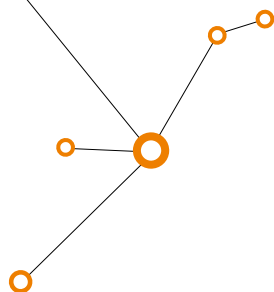
- Het Technisch Beheer bepaalt binnen het kader van de exploitatie van een lijn de spoorweginstallaties die nodig zijn voor het verkeersbeheer (seinhuizen, communicatiesystemen, de systemen voor het onthaal van de klanten, enz.).
- De Verkeersleiding controleert via Traffic Control de loop van de treinen in real time en neemt in geval van een storing alle nodige, corrigerende maatregelen. Ze staat ook in voor de coördinatie van de werkzaamheden zodat de impact op het treinverkeer beperkt blijft. Die verkeersleiding voert eveneens stiptheidsanalyses uit, zet de toezichtcomités aan tot het opvolgen van de regelmatigheid en beslist welke acties moeten ondernomen worden en rapporteert aan de raad van bestuur.

- Het Beheer van de GBI-N (Gewestelijke Beheer Infrabel – Netwerk) coördineert de activiteiten van de entiteiten die samen de belangrijkste uitvoeringseenheid vormen van de directie Netwerk (ongeveer 90% van het personeel). In elke GBI-N werkt een eerste sector de dienstregelingen uit voor de seinhuizen en regelt, onder andere, de ontvangstsporen voor de treinen, de dagelijkse bijzonderheden op het net (speciale treinen, spoorwijzigingen, enz.) alsook de specifieke veiligheidsmaatregelen. Twee andere sectoren controleren de uitvoering van de dienstregeling en het beheer van de administratieve aspecten.

## Een nieuw Traffic Control

Het huidige organigram is het resultaat van enkele wijzigingen in de organisatie die op het einde van 2006 zijn doorgevoerd. De coördinatie en het beheer van het treinverkeer gebeurt nu op twee niveaus: enerzijds op het Traffic Control en anderzijds op de seinhuizen. De invoering van Traffic Control in de loop van de maand december is een belangrijke stap die Infrabel heeft gezet om het spoorwegverkeer stipter en met meer zekerheid te laten verlopen. Dit nationale reguleringsorgaan bevindt zich in het hart van het nieuwe Communicatiecentrum voor het Spoorwegvervoer (CCS). Door de vroegere regionale verkeersleidingen van Gent, Antwerpen, Bergen en Namen en de vroe-





gere nationale verkeersleiding van Brussel te groeperen, beheert dat centrum nu het treinverkeer over het hele Belgische net. De concentratie van de verkeersleidingen is een van de belangrijkste elementen van de opvolgingsevolutie van het beheer van het treinverkeer.

In samenwerking met de directie Infrastructuur & Aankopen wordt het programma voor de concentratie van de seinhuizen overigens voortgezet met nog eens 29 seinhuizen die buiten dienst gesteld worden en waarvan de activiteiten worden overgenomen door belangrijkere seinhuizen. De concentratie van meerdere seinhuizen van West-Vlaanderen naar Brugge heeft vorig jaar duidelijk vorm gekregen met de overdracht van de seinhuizen van De Panne, Oostende en Knokke. De nieuwe seinhuizen van Mol en Antwerpen-Linkeroever konden eveneens in gebruik worden genomen.

### **Van 19 Regio's naar 13 GBI-N**

De andere belangrijke wijziging die gekoppeld is met de organisatie van de directie heeft betrekking op de entiteit "Beheer van de GBI-N". Deze structuur wordt gevormd immers door 13 Gewestelijke Beheren Infrabel-Netwerk en vervangt de vroegere opsplitsing in 19 Regio's. "Aan deze concentratie die een aanzienlijke overdracht van knowhow

inhoudt, is veel voorbereiding voorafgegaan. Behalve de administratieve concentratie gaat het vooral om de concentratie van de organisatorische taken. Die zijn heel precies en van groot belang voor de veiligheid en die opdracht moesten wij tot een goed einde brengen", aldus Marcel Baele, directeur-generaal van de directie Netwerk. Deze organisatie die in 2006 rond was, zal in de loop van het tweede semester van 2007 effectief worden uitgevoerd in het kader van de operatie "New Passengers". De directie heeft in overleg met de vertegenwoordigers van het personeel 1 500 personeelsleden overgeheveld van Netwerk naar de dienst Reizigers van de NMBS.

De opleiding van de medewerkers werd niet over het hoofd gezien. Zo is er bijvoorbeeld de taalopleiding voor het personeel van de Brusselse seinhuizen en van Traffic Control, toegespitst op de taken van de deelnemers, de technische woordenschat en de werkomgeving. Daar stiptheid meer dan ooit een van de belangrijkste doelstellingen van Infrabel is, zal in 2007 eveneens een sensibilisatie-actie op touw worden gezet in verband met stiptheid voor de bedienden van de zogenaamde "beweging".



*"Onze organisatie is geruggesteund door opleiding en kennisopdracht."*

Marcel Baele  
Directeur-generaal Netwerk



### Interne en externe communicatie

De verspreiding van informatie in geval er zich een storing of vertraging voordoet op het net is in 2006 positief geëvolueerd. Om de communicatie tussen de medewerkers te verbeteren, werd er een “rode telefoon” in de seinhuizen en bij Traffic Control geïnstalleerd. Deze prioritaire telefoonverbinding garandeert dat de seinhuizen in noodsituaties altijd bereikbaar zijn. Het “VerkeersInfoTrafic”-project is sinds juni operationeel. In dit geval gaat het om een procedure die in werking wordt gesteld in geval van incidenten en ongevallen die aanzienlijke gevolgen kunnen hebben voor het treinverkeer. Gestandaardiseerde e-mails, die gemakkelijk opgesteld en interpreteerbaar zijn, worden op dat moment verzonden aan alle personen die met het probleem worden geconfronteerd.


In 2006 hebben wij eveneens een belangrijke stap gezet op het vlak van de informatie naar de reizigers toe met, helemaal in het begin van het jaar, de voltooiing van het sonorisatie programma van de 146 stopplaatsen dat twee jaar eerder werd gelanceerd. “Op dit ogenblik zijn alle stations en alle stopplaatsen van België uitgerust om gesproken boodschappen te kunnen uitzenden. Maar dat is pas een eerste stap van een veel ruimer project om de informatieverstrekking in stations grondig te moderniseren”, legt Marcel Baele uit. Infrabel ontwikkelt momenteel het PIDAAS (Passengers Information Display and Audio Announcement System) project dat automatisch gesproken en visuele boodschappen in real time uitzendt. Dit project vereist dat de beeldschermen in een bepaald aantal stations worden gemoderniseerd of dat er extra schermen worden bijgeplaatst. In 2007 worden de monitors in 22 stations vervangen zoals in Brussel-Zuid, Gent-Sint-Pieters of Ottignies. De volledige afronding van het project is voorzien voor de horizon 2012 - 2013.

### Een Europees GSM-netwerk voor de spoorwegen

De ontwikkeling van het digitaal netwerk GSM-R (GSM for Railways) is een ander communicatie- maar ook veiligheidsproject T. Het doel is tweeledig: het gaat enerzijds om de vervanging van de verouderde analoge technologie die door het radio-grond-trein-netwerk de treinbestuurders in verbinding stelt met de verkeersleiders en anderzijds om de interoperabiliteit tussen de telecommunicatiesystemen van de verschillende Europese spoorwegnetten te verzekeren.

De GSM-R biedt een optimale betrouwbaarheid met specifieke functies die beantwoorden aan de behoeften van de spoorwegen. Behalve de gebruikelijke communicatie beheert het systeem ook de transmissie van noodoproepen, groepsoproepen en prioritaire oproepen.

Eind november 2006 werd het GSM-R communicatiesysteem dat langs de as Brussel – Antwerpen - Essen is geïnstalleerd, in gebruik genomen. Hierdoor kon de “grond”-communicatie-uitrusting (de eerste GSM-R-masten) van Traffic Control, het nieuwe nationale controlecentrum van de spoorwegen, worden gevalideerd. In de loop van 2007 zal tweederde van de vaste infrastructuur of bijna 2 000 km lijnen in dienst worden gesteld.



Uit het leven gegrepen  
Laurence Dutilleul



## “In het hart van het Infrabel-netwerk”

Laurence Dutilleul bevindt zich als verkeersregelaar bij Traffic Control in het hart van het Infrabel-netwerk. Zeven jaar geleden zette Laurence haar eerste stappen in de wereld van de spoorwegen bij de verkeersleiding in Bergen. Momenteel volgt zij het nationale en internationale verkeer op vanuit Traffic Control, het nieuwe centrum van waaruit het spoorverkeer wordt geregeld.

“Toen ik mij op het examen van onderstationschef aanbod – en dat is al zeven jaar geleden – wist ik helemaal niet waar die functie precies voor stond. Volgens mij moest een onderstationschef vooral aanwezig zijn op de perrons en de reizigers te woord staan. Dat idee heb ik echter snel laten varen, toen ik ontdekte wat werken op de verkeersleiding van Bergen inhield.”

Een jaar later kon Laurence bij de centrale dispatching van Brussel aan de slag. Die is onlangs met alle regionale verkeersleidingen samengesmolten in het kader van het nieuwe Traffic Control. Zij moet voortdurend alert en beschikbaar zijn, want problemen kunnen op ieder moment uit het niets opduiken.

“Dat is zo, want elke dag staat er bij Traffic Control wel wat anders te gebeuren en dat maakt mijn job juist zo boeiend. Wanneer we geconfronteerd worden met een zware storing van het spoorwegverkeer, dan moeten we onmiddellijk en op de gepaste manier kunnen reageren. Een goede verkeersleider moet in feite zeer stressbestendig zijn en in staat om de toestand snel en correct in te schatten.”

Omdat snel reageren zo belangrijk is wanneer er zich moeilijke situaties voordoen, neemt het team in het centrum voor verkeersregeling een belangrijke plaats in.

“Onze werkomgeving is heel aangenaam. Hoewel de vrouwen een minderheid vormen, verlopen de contacten tussen mannen en vrouwen uitstekend. Wij zijn in de eerste plaats collega's en er heerst een goede verstandhouding! Deze teamgeest is zeer belangrijk, want we moeten in geval van storingen op het net op elkaar kunnen vertrouwen.”

Iedere dag weer stellen Laurence en haar collega's alles in het werk om de reizigers tijdig op hun bestemming te krijgen.

“Mijn collega's en ik beschouwen deze taak iedere dag opnieuw als een nieuwe uitdaging. Het idee dat we vertraging kunnen vermijden – en dat ook daadwerkelijk doen – en daar de reizigers mee tevreden stellen, geeft mij een tevreden gevoel. Dat is een van de redenen waarom ik hou van mijn baan bij Traffic Control !”

# Directie Infrastructuur & Aankopen







# Bouwen aan de toekomst, beheren van het heden

In 2006 werden er op verschillende plaatsen belangrijke spoorweginfrastructuren in gebruik genomen en nieuwe werven opgestart. Het samenbrengen van werknemers op het terrein en de vernieuwing van het productieapparaat gaan onophoudelijk verder. De concrete maatregelen die werden genomen, zullen stiptheid en risicopreventie nog meer kracht bijzetten.

De Directie Infrastructuur & Aankopen draagt zorg voor het ontwerpen, bouwen, onderhouden, moderniseren en vernieuwen van de installaties van de spoorweginfrastructuur. Zij staat aan het hoofd van een groep van 7 600 medewerkers die actief zijn op het gebied van seininrichting, sterkstroom, sporen en bouwwerken. De directie voert voor elk van deze specialiteiten studies en werken uit en verzorgt het onderhoud.

De directie heeft een centrale structuur met zeven diensten en een afdeling Coördinatie Techniek & Kwaliteit en een regionale structuur met vijf zones en vijf werkplaatsen.

## Vier nieuwe en belangrijke infrastructuren

In het kader van de capaciteitsuitbreiding van het Infrabel-net heeft de directie op 1 december 2006 op vier plaatsen een nieuwe spoorweginfrastructuur officieel in gebruik genomen waarvan de realisatie was toevertrouwd aan TUC RAIL, een dochteronderneming van Infrabel.

Het viaduct van Brussel-Zuid vermindert de rittijd voor alle hogesnelheidstreinen en verhoogt de soepelheid en de regelmatigheid van alle spoorwegverkeer dat via Brussel-Zuid spoort, in het bijzonder voor de

verbindingen tussen Brussel en de regio Bergen - Doornik. Het viaduct van Brussel-Noord laat op zijn beurt toe dat internationale treinen en bepaalde verbindingen van het binnenlandse verkeer vanuit het station van Schaarbeek rechtstreeks de HST-infrastructuur richting Leuven, Luik en Duitsland kunnen oprijden.

De voltooiing van de uitbreiding naar vier sporen van de lijn tussen Brussel en Leuven, uitgevoerd in het kader van de bouw van het hogesnelheidsnet, verhoogt de vlote doorstroming, de snelheid en de regelmaat, zowel voor lokale treinen als voor de HST.

De vierde infrastructuur, de bocht van Leuven, verbindt de lijnen Hasselt - Leuven en Leuven - Brussel en levert een tijdswinst op tot 20 minuten voor bepaalde verbindingen tussen Brussel en de provincie Limburg (Hasselt, Diest en Aarschot).

## Het GEN in Ottignies en Hoeilaart

Nadat het laatste beroep door de Raad van State was verworpen werden twee nieuwe GEN-werven opgestart om de mobiliteit in en rond de hoofdstad te verbeteren. De eerste werken werden aangevat op de lijn Brussel - Namen (lijn 161) in het Waalse Gewest, in Ottignies, en in het Vlaamse Gewest, in Hoeilaart.



*"Onze medewerkers roepen het spoornet van morgen in het leven."*

Jean-Marie Raviart  
Directeur-generaal Infrastructuur & Aankopen



In het kader van het project Watermaal – Schuman - Josaphat worden de werken voortgezet met het oog op de uitbreiding naar vier sporen van het baanvak van lijn 161. De werken die voorafgaand aan het graven van de tunnel tussen het station van Brussel-Schuman en de spoorwegsite van Josaphat zijn uitgevoerd, werden eveneens aangevat om op termijn de assen die uit noordelijke en oostelijke richting komen met de Europese wijk te verbinden.

### **Prefinancieringsakkoord voor drie investeringsprojecten**

Andere verwezenlijkingen worden uitgevoerd of binnenkort aangevat na de ondertekening op 5 december 2006 van een akkoord tussen de federale regering en de regeringen van de drie gewesten, Infrabel en de NMBS-Holding.

Dit akkoord heeft betrekking op de prefinanciering van drie strategische infrastructuurprojecten voor de Belgische en Europese mobiliteit, met name de modernisering van de as Brussel - Luxemburg, de uitbreiding van het rangeerstation van Zeebrugge en de spooraansluiting van de Haven van Brussel. Door deze prefinancieringen kan de verwezenlijking gevoelig worden versneld.

## **Een gecentraliseerde organisatie en toch vlakbij het terrein**

### **Zeven centrale diensten**

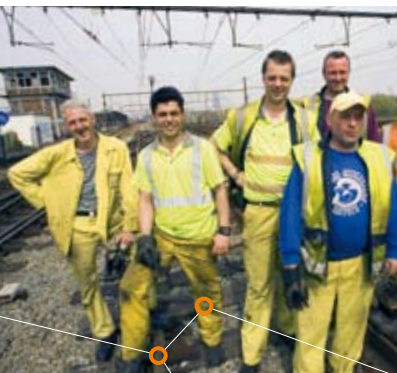
- De dienst Seininrichting beheert alle technische aspecten, de principes en de werking van de seininrichting, met inbegrip van de bedienings- en beveiligingssystemen van treinen.
- De dienst Sterkstroom controleert de verdeling van de elektrische energie, de voeding voor de seininrichtingen, de verwarming van de wissels, enz. en beheert de vaste installaties van de elektrische tractie (tractieonderstations, bovenleiding, enz.).
- De dienst Sporen en Bouwwerken bepaalt en coördineert het beleid inzake sporen en bouwwerken, van de studies tot en met het onderhoud.
- Naast deze specialiteiten zijn vier ondersteunende diensten belast met in het bijzonder het beheer en de opvolging van de aankopen, het personeel, het budget, de overeenkomsten, de kwaliteit, de veiligheid, de logistiek en de grote projecten.

### **Vijf zones**

De regionale zones – Brussel, Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi – zijn bevoegd voor het onderhoud en de uitbreidingswerken van het net en beschikken over gespecialiseerde diensten voor elektriciteit (sterkstroom), seininrichting, bouwwerken en sporen.

### **Vijf werkplaatsen**

Elke werkplaats heeft een specifieke opdracht: de werkplaats van Bascoup produceert spoortoestellen, de werkplaats van Schaarbeek produceert vooral lang gelaste rails, de werkplaats van Etterbeek produceert en verzorgt het onderhoud van het elektrische materiaal terwijl de werkplaatsen van Roeselare en Wondelgem respectievelijk verantwoordelijk zijn voor de aanmaak van betonelementen en voor de houten dwarsliggers en houtstukken.



### Voortzetting van de hergroepering van de Logistieke Centra Infrastructuur (LCI)

De geleidelijke hergroepering van het personeel op het terrein naar de Logistieke Centra Infrastructuur (LCI) wordt voortgezet. "De hergroepering van onze ploegen naar moderne en beter uitgeruste centra maakt het mogelijk om hen betere arbeidsomstandigheden te bieden en kan de doeltreffendheid en snelheid van onze interventies gevoelig verbeteren", aldus Jean-Marie Raviart. De bijkomende vestigingen, de zogenaamde "antennes", zullen worden ontwikkeld om een bredere dekking van elke interventiezone in België te kunnen garanderen.

"Elk centrum hergroepeert alle logistieke middelen alsook een of meerdere werkplaatsen en magazijnen. Op termijn zullen deze worden beheerd met behulp van een informaticasysteem ERP (Enterprise Resource Planning) voor een optimaal beheer van de voorraden, wat investeringsprojecten in de hand werkt", voegt hij er aan toe. Eind 2006 waren er 2 Logistieke Centra en 25 antennes operationeel van de 68 die tegen 2012 zijn gepland.

### Vernieuwing van de sporen

150 km dwarsliggers  
61 km sporen  
59 km ballast  
62 spoorapparaten  
18 bruggen

### Verhoging van de snelheid

Lijn 37 van 120 km/u naar 140 km/u over 575 m en van 120 km/u naar 160 km/u over 1 650 m  
Lijn 50A van 140 km/u naar 160 km/u over 3000 m  
Lijn 53 van 120 km/u naar 140 km/u tussen Haacht en Hever

### Vernieuwing van de elektrische voeding

Elektrische voeding op de spoorlijnen 36N, 37, 124, 130, 130C, 135, 161 en 211 en de seinhuizen van Brugge, Luik, Angleur, Mol en Muizen  
Verlichting van de sporenbundels in Mol, Doornik, La Louvière-Zuid en Charleroi  
Wisselverwarming in Namen  
Aanpassing van de tractieonderstations in Brussel-Noord, Brussel-Zuid, Oostende, de noord-zuidverbinding in Antwerpen en Muizen

### Kwalitatief hoogstaande en gecertificeerde activiteiten


Nadat vijf werkplaatsen het ISO 9001-certificaat hadden ontvangen, heeft de directie Infrastructuur & Aankopen haar programma voor kwaliteitsbeheer uitgebreid naar de centrale diensten en naar twee pilotzones Gent en Charleroi.

Eind 2006 werd het ISO 14001-certificaat voor milieumanagement toegekend aan de werkplaats van Bascoup. Begin 2007 is het de beurt aan de dienst "Sterkstroom" om de ISO 9001-certificaat in ontvangst te nemen, terwijl de voorbereidende kwaliteitsaudits voor een volgende certificering in andere centrale diensten van de directie op het programma staan. Tegelijkertijd wordt de invoering van een nieuw beheerssysteem voor gezondheid en veiligheid op de werkplek (OSHAS 18001) bestudeerd.

### Strategisch plan en veiligheid

De directie heeft eveneens in belangrijke mate bijdragen tot de verwezenlijking van de prioritaire projecten van het strategisch plan BRIO en een verhoging van de veiligheid. Er werd een overeenkomst gesloten met betrekking tot de uitrusting van 4 000 seinen van het gestandaardiseerde Europese systeem ETCS (European Train Control System). Om dit project in goede banen te leiden werd op het einde van het jaar een specifieke ETCS-afdeling opgericht.

Aangezien de directie betrokken is bij het concentratieprogramma van de seinhuizen, heeft zij samen met de directie Netwerk de werkzaamheden voortgezet om de verkeerbeheerders van ultramoderne uitrusting te voorzien (zie bladzijde 50).



Uit het leven gegrepen  
Frank Vercauteren



“Wij  
garanderen  
onze klanten  
beton van  
eerste  
kwaliteit!”

Frank Vercauteren is technisch ondersectorchef in de betonwerkplaats van Roeselare. Hij waakt zeer streng over de kwaliteit van de productie. Bovendien hecht hij ook heel veel belang aan veiligheid.

“In de werkplaats van Roeselare produceren we de betonnen elementen die in heel het land worden gebruikt. Zelfs helemaal aan de andere kant van België gebruiken ze ‘onze’ boordstenen op de perrons. Wij houden de kwaliteit van onze producten zeer goed in de gaten. Dagelijks testen wij de weerstand van het beton met behulp van een speciale machine.”

In 2004 werd een volautomatische menger die zich in de nieuwe productiehall bevindt in gebruik genomen. Hiermee kan de samenstelling van het beton heel precies worden vastgesteld. Maar Frank is net zo veeleisend wat zijn medewerkers betreft.

“Wij moeten dagelijks producten van topkwaliteit produceren! Dat is ook de reden waarom elke werknemer zijn verantwoordelijkheid moet opnemen en zich om het onderhoud van de machines moet bekommeren. Goed werkende machines zijn onontbeerlijk voor de productie van kwaliteitsbeton.”

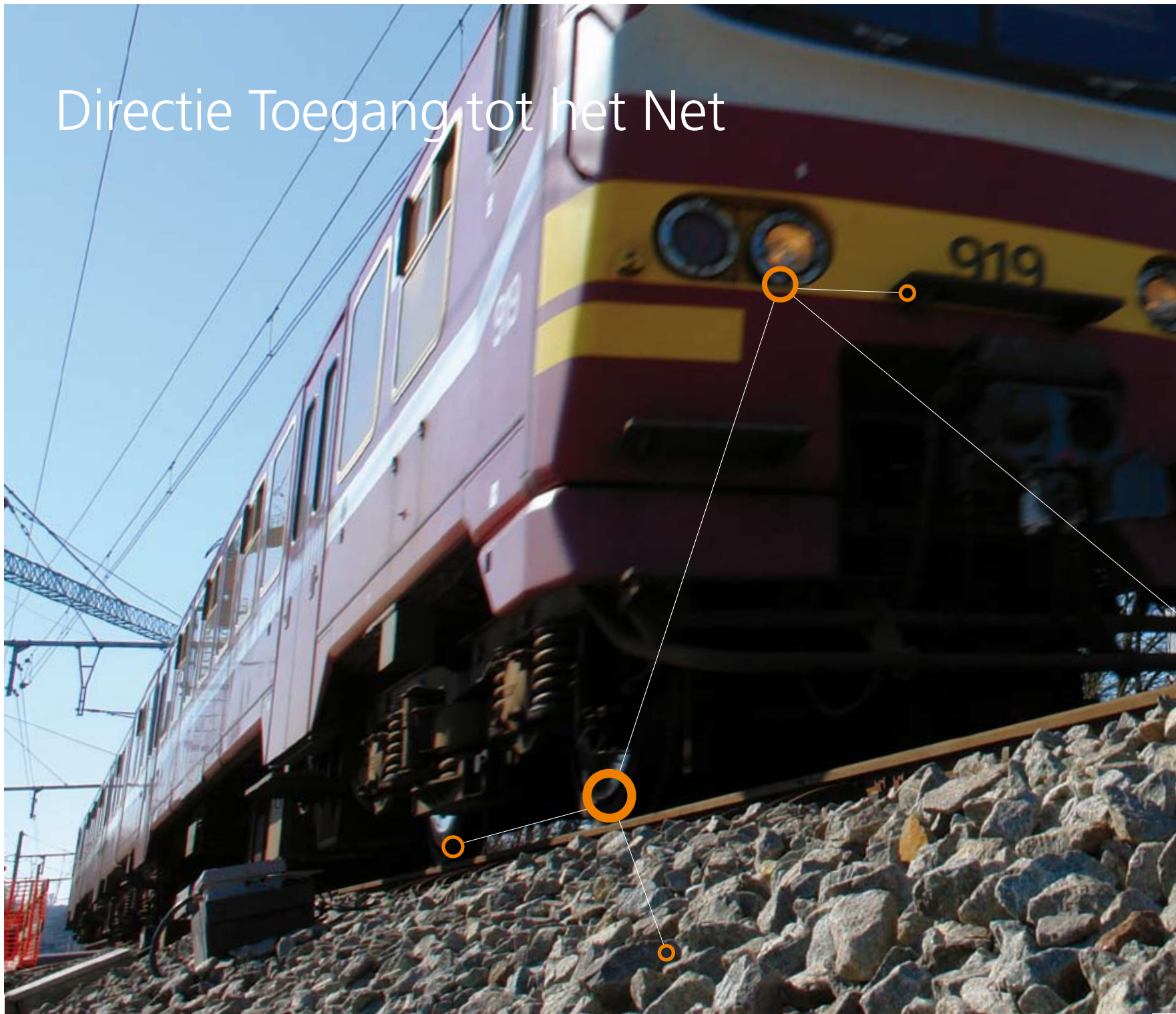
In ruil voor hun niet-aflatende inzet ziet Frank zeer strikt toe op de veiligheid van al zijn werknemers.

“Tijdens de maandelijkse veiligheidsconferentie doorlopen we de veiligheidsprocedures en gaan we na waar we verbeteringen kunnen aanbrengen. Wij houden ook rekening met alle opmerkingen van de werknemers. Ons werk is bij momenten erg moeilijk, maar door de getroffen voorzorgsmaatregelen gebeuren er heel weinig ongevallen. Ik ben ervan overtuigd dat we daar terecht trots op mogen zijn!”

Frank en zijn collega's hebben nog meer redenen om fier te zijn, want de betonwerkplaats van Roeselare heeft onlangs een ISO-kwaliteitscertificaat ontvangen. Een gebeurtenis die, zoals het hoort in november 2006 werd gevierd.

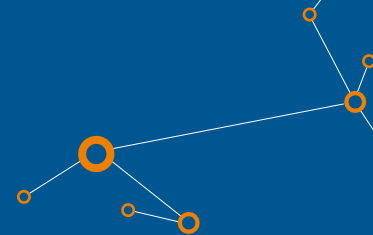
“De toekenning van de ISO-certificaat heeft ons een energieboost gegeven. Het certificaat is in feite een beloning voor al onze inspanningen. En het is dankzij de samenwerking onder de werknemers dat wij er in geslaagd zijn het certificaat te bemachtigen.”

# Directie Toegang tot het Net





# Alle aandacht naar veiligheid en klantgerichtheid



Terwijl Infrabel steeds meer klanten telt en de vooruitgang ten gunste van een Europees interoperabel netwerk in ons land vaste vorm krijgt, investeert de directie Toegang tot het Net om haar klanten tevreden te stellen en hen een veilig net te kunnen waarborgen.

Op 1 januari 2006 werd het internationale goederentransport in België volledig vrijgemaakt. Sinds 1 januari 2007 is het nationale goederentransport eveneens toegankelijk voor verschillende spoorwegondernemingen. Dat is een nieuwe, belangrijke stap naar de vrijmaking van de markt van het spoorwegvervoer waartoe de Europese Commissie in 1991 het initiatief heeft genomen, door middel van de diverse richtlijnen van het "eerste spoorwegpakket" met betrekking tot de spoorweginfrastructuur zijn uitgevaardigd.

In deze omgeving van vrije mededinging moet Infrabel de verschillende spoorwegondernemingen een eerlijke en niet-discriminerende toegang tot de spoorweginfrastructuur kunnen garanderen en hen van het optimale gebruik ervan kunnen verzekeren. Met dit voor ogen werd bij het ontstaan van Infrabel de directie Toegang tot het Net opgericht. Zij vervult onafhankelijk twee van de zogenaamde "essentiële" functies (de overige twee worden gegarandeerd door de toezichhoudende federale instantie):

- de verdeling en toewijzing van de capaciteit van de spoorinfrastructuur volgens de behoeften van de spoorwegondernemingen;
- de tarifiering, facturatie en inning van de vergoedingen voor het gebruik van de spoorinfrastructuur.

## Een luisterend oor voor onze klanten

Daarnaast zijn er ook nog andere opdrachten die zowel verbonden zijn met het klantenbeheer als met het beheer van de veiligheid. Om deze reden heeft de directie in de loop van november 2006 de organisatie opnieuw bekeken om beter te kunnen inspelen op de belangrijke prioriteiten van de onderneming. De dienst "Klanten en Producten" zag het levenslicht en er werden verschillende programma's gelanceerd. "In de eerste plaats was het heel belangrijk om de producten duidelijk te definiëren", verklaart Luc Vansteenkiste, directeur-generaal van de directie Toegang tot het Net. "Het meest voor de hand liggende product dat door Infrabel wordt verkocht, is het rijpad. Maar wij leveren ook verbindingen met industriële sites, energie voor de elektrische tractie, enz."

De andere rol van deze dienst heeft betrekking op de ontwikkeling van een reële, klantgerichte strategie. "De idee om een logische band te creëren tussen de klant, zijn verwachtingen wat capaciteit betreft en de definitie van de investeringsprojecten", preciseert Luc Vansteenkiste. Wij beoordelen dus de rechtstreekse behoeften van onze klanten door "account meetings". Maar tegelijkertijd waken wij er over om te anticiperen en de investeringen van Infrabel op lange termijn te sturen door onophoudelijk gegevens te verzamelen. Aan de hand daarvan kunnen wij de capaciteitsbehoeften tussen nu en 5 tot 10 jaar inschatten". Deze stap werd al op bepaalde plaatsen gezet, zoals in de haven van Antwerpen, maar het is de bedoeling om dat over het hele net uit te breiden. De directie wil zelfs verder gaan en het principe van het "Managementprogramma" invoeren, dat wil zeggen dat de investeringsprojecten van begin tot einde worden opgevolgd. "Een investeringsproject, dat houdt ook een belofte in aan het adres van de spoorwegondernemingen", besluit Luc Vansteenkiste.



### **Aanwakkeren van de intermodaliteit zee-spoor**

Tijdens het voorbije jaar heeft Infrabel het initiatief Sea Rail verder op de sporen gezet. Hiermee geeft ze te kennen dat ze bereid is een competitieve spoorweginfrastructuur te ontwikkelen die helemaal is aangepast aan de toekomstige behoeften van de havens en dat ze de ontwikkeling ervan wenst te ondersteunen. In Antwerpen worden de eerste verwezenlijkingen zichtbaar. Een perfect voorbeeld is de Gentboog die vanaf einde 2007 de linkeroever van de Schelde met de haven van Zeebrugge en het Noorden van Frankrijk zal verbinden. De directie Toegang tot het Net zal de andere projecten die binnenkort worden opgestart van nabij opvolgen, zoals bijvoorbeeld de capaciteitsuitbreidingen die voor Zeebrugge zijn gepland of de Liefkenshoe kspoorverbinding. De directie beschouwt Sea Rail als een reële verplichting tegenover de havenwereld en de vervoerders die in de havens actief zijn.





### Voorrang voor veiligheid

De andere pool van de directie Toegang tot het Net is de nieuwe dienst "Veiligheid en exploitatiereglementering". Veiligheid is niet alleen prioriteit nummer één in het strategische plan van Infrabel, maar ook het centrale thema van het "tweede spoorwegpakket" dat door de Europese Commissie is goedgekeurd. In 2006 was er voldoende gelegenheid om de omzetting van de richtlijn naar Belgisch recht intensief voor te bereiden, wat uiteindelijk in december is gebeurd.


Door de intensieve samenwerking tussen de diverse partijen kunnen overigens de gewenste veiligheidsniveaus worden bereikt. De directie Toegang tot het Net schept een band tussen de operationele directies van Infrabel en de spoorwegondernemingen om deze samenwerking vlot te laten verlopen. Zij informeert ook de klanten over de bijzonderheden van haar net via de Netverklaring (NV) en over de diverse veiligheids- en reglementeringplatforms die in de loop van 2006 werden ingesteld.

### Informaticaverbeteringen


Een markant feit in 2006 was de aflevering van het veiligheidscertificaat aan twee nieuwe operatoren; in januari aan de Nederlandse maatschappij Rail4Chem en in december de Belgische vennootschap Trainsport. In januari 2007 verkreeg de Nederlandse onderneming ERS eveneens de toestemming om gebruik te maken van de Belgische spoorweginfrastructuur. "Infrabel heeft tot nu toe zes klanten", voegt Luc Vansteenkiste er aan toe. "Een cijfer dat in de komende maanden gemakkelijk nog kan aangroeien."

Om haar klanten duidelijkere en meer gedetailleerde facturen te kunnen aanbieden, maakt de directie sinds begin 2007 gebruik van een nieuwe versie van haar facturatieprogramma dat vooral rekening houdt met de reële kosten van de treinen. Met behulp van een andere informatietoepassing kan zij vanaf april, bij het opstellen van de nieuwe dienstregeling, beter inspelen op de behoeften van de operatoren en de toekenning van de infrastructuurcapaciteit optimaliseren. In 2006 heeft Infrabel op weekdays een dagelijks gemiddelde van 4 798 rijpaden toegewezen voor reizigerstreinen en 1 312 rijpaden voor goederentreinen.





Uit het leven gegrepen  
Kris Van Crombruggen



“Routine,  
dat is niks  
voor mij...!”

Kris Van Crombruggen is zijn professionele loopbaan in 1995 begonnen als onthaalbediende bij de vroegere NMBS en heeft vervolgens een leidinggevende functie bekleed in het Travel Center in Brussel-Zuid. Tien jaar na zijn kennismaking met de wereld van de spoorwegen en ook door zijn talenkennis, heeft hij de kans gegrepen om op te klimmen tot account manager bij de directie Toegang tot het Net. Hij beheert nu de contacten met de klanten van Infrabel, dus met de spoorwegondernemingen.

“Toen ik in 2005 bij Toegang tot het Net binnenkwam, bestond de functie van account manager nog niet. Ik heb dus zelf inhoud aan deze job kunnen geven in functie van de behoeften van de klanten. Het was geen gemakkelijke klus, maar wel heel interessant en leerzaam.”

Vandaag is Kris Van Crombruggen het informatie- en aanspreekpunt voor de klanten. Concreet betekent dit dat de spoorwegondernemingen zich tot hem kunnen richten met al hun vragen en opmerkingen. Gelijktijdig gidst hij de klanten door de procedure voor het verkrijgen van het veiligheidsattest. Hij adviseert hen bij de onderhandelingen over de overeenkomst betreffende het gebruik van de infrastructuur dat ze met Infrabel afsluiten.

“De belangrijkste aspecten van mijn beroep zijn de persoonlijke dienstverlening naar de klanten toe en het sociale contact”, legt hij uit. “Omdat er voor de klant altijd een oplossing op maat uit de bus

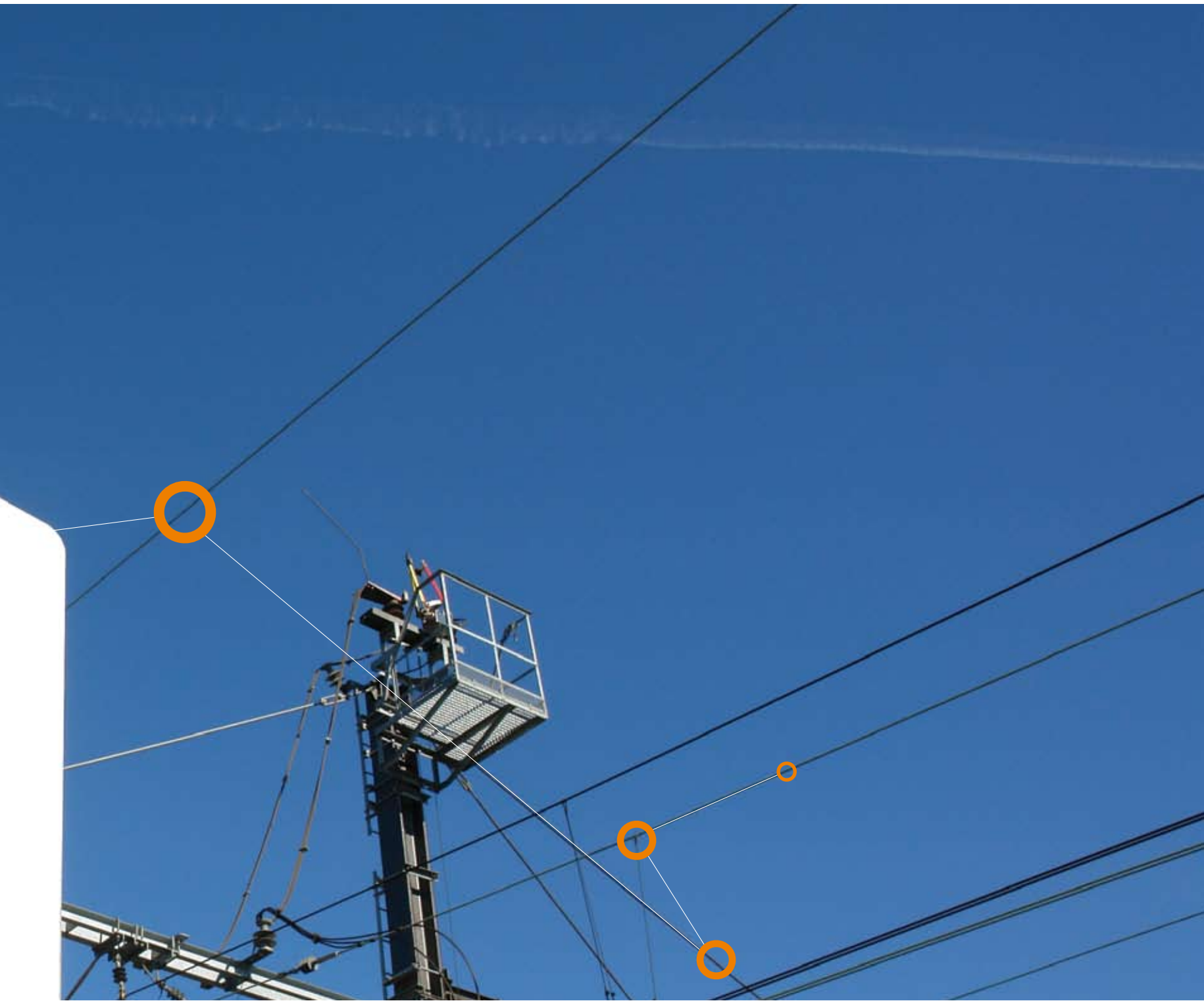
moet komen, vraagt deze functie een gezonde dosis creativiteit en diplomatie van mijn kant.”

Omdat het Belgische spoorwegnet een strategische positie inneemt binnen Europa, oefent het een grote aantrekkingskracht uit op al maar meer spoorwegondernemingen. Op dit ogenblik zijn er op de Belgische spoorlijnen zes operatoren actief: NMBS, DLC, SNCF Fret, Rail4Chem, Transport en ERS. Omdat dit aantal blijft aangroeien, hebben Kris en zijn collega Enjo momenteel de handen meer dan vol.

“Deze functie is alles behalve rustig te noemen”, geeft hij toe. “Elke dag heeft wel een verrassing in petto, maar ik beschouw dat ook telkens als een nieuwe uitdaging. Het contact met de klanten – en dat gebeurt vaak op internationaal niveau – zie ik als een verrijking. Wanneer de klanten bovendien laten blijken dat ze mijn werk op prijs stellen, kan het voor mij helemaal niet meer stuk. Dan vergeet ik de minder prettige ervaringen compleet!”

# Algemene diensten





## Aan de zijde van de drie directies



Onder leiding van de gedelegeerd bestuurder dragen de algemene diensten met hun steun en deskundigheid bij tot de projecten van Infrabel. Hoewel er vijf algemene diensten zijn, zijn hun medewerkers er in 2006 toch in geslaagd om samen met de verschillende directies van de onderneming grote vooruitgang te boeken. De aandacht ging vooral uit naar de professionalisering van de praktijken en een grotere klantgerichtheid.

### Strategie, Internationale zaken & Information Technology (IT)

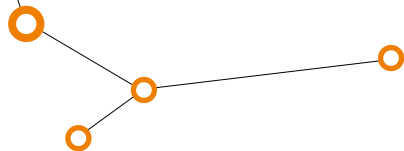
Voor Guy Vernieuwe, general manager van de dienst “staat dit jaar in het teken van de afsluiting van verschillende strategische dossiers die de grondslag van onze onderneming verstevigen.”

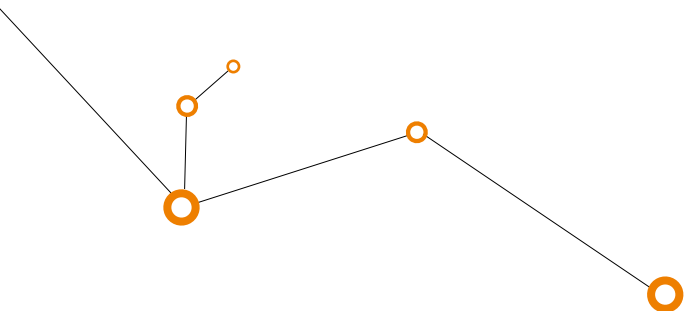
Op strategisch vlak werd in februari de bespreking van het geconsolideerde ondernemingsplan van de NMBS-Groep afgerond. Nadien werd er begin 2006 een bijvoegsel toegevoegd aan de beheersovereenkomst die de federale staat en Infrabel bindt. Als gevolg hiervan kon worden overgegaan tot de definitieve verdeling van de overheidsdotaties tussen de drie ondernemingen van de NMBS-Groep. Het strategische plan BRIO werd definitief goedgekeurd en de uitvoering ervan toevertrouwd aan een cel die binnen de algemene diensten specifiek met dat doel was opgericht. Op het gebied van investeringen stond 2006 in het teken van de (eerste) uitwerking van een prebudget. Dat werd opgesteld om de realisatiegraad van het investeringbudget te verhogen en laat toe om vanaf de zomer al een signaal te geven aan de projectleiders en leidende ambtenaren wat betreft de uit te voeren

werken. Bovendien werden het hele jaar door aanzienlijke werken uitgevoerd, in samenwerking met het Investeringscomité, ter voorbereiding van het meerjaren-investeringsplan 2008 - 2012.

Rekening houdend met de overvloed aan internationale initiatieven die een impact kunnen hebben op de werking van Infrabel, werd in verband hiermee een expertise ontwikkeld. Vanaf juli 2006 maakt Infrabel deel uit van de Europese vereniging van onafhankelijke infrastructuurbeheerders: EIM (European Rail Infrastructure Managers).

Op vlak van IT was de echte uitdaging in 2006 de uitvoering en de begeleiding van de fusie van de regionale en nationale verkeersleidingen naar een centrum voor gecentraliseerd verkeersbeheer te Brussel (Traffic Control). Hierbij werden nagenoeg 70 geïnformatiseerde werkposten met 190 ultramoderne, plaat schermen geïnstalleerd en werden tal van computerprogramma's aangepast en dit alles binnen uiterst krappe termijnen. De uitwerking van een plan "BRIO en IT" werd opgestart om de IT-ontwikkelingen van de onderneming op een lijn te brengen met haar strategie. De functie van informatiseringsdeskundige werd eveneens gedefinieerd. Die taak bestaat erin de informaticabehoefte van de directies en algemene diensten correct te vertalen in lastenboeken.





## Financiën & Administratie & juridische zaken

Voor Marc Smeets, General Manager van de dienst, “staat 2006 in het teken van de consolidatie en verbetering van onze werkmethodes en organisatie. Hierdoor is er tussen onze diensten en de interne klanten een hechtere band ontstaan en is onze financiële gezondheid er ook op vooruitgegaan.”

In de loop van dit jaar werden de instrumenten voor analyse van en reporting over de uitvoering van de exploitatie- en investeringsbudgetten verfijnd. Tegelijk werden er ook kernindicatoren met betrekking tot de prestaties voor de onderneming ontwikkeld. Er werden belangrijke inspanningen geleverd om de operationele kaders met de financiële aspecten van hun beheer vertrouwd te maken. Op het gebied van investeringen is men er in geslaagd om via dialoog een beslissende stap te zetten in de richting van de systematische opstelling van “projectdossiers”.

In samenwerking met de NMBS en de NMBS-Holding heeft Infrabel het signaal gegeven om met de studiefase van het Mind<sup>3</sup>!-project van start te gaan met het oog op de geleidelijke invoering van een geïntegreerd beheerssysteem (ERP) binnen de NMBS-Groep.

Een van de belangrijkste feiten van het boekjaar 2006 is de ondertekening van een overeenkomst met betrekking tot de financiering van de HST-infrastructuur van grens tot grens, alsook het akkoord inzake prefinanciering van enkele prioritaire investeringsprojecten dat samen met de NMBS-Holding en de Federale Staat en de Gewesten werd bereikt. Er werden ook initiatieven ontplooid met het oog op het sluiten van twee Publiek-Private-Samenwerkingsverbanden (PPS) die betrekking hebben op twee grote projecten, met name de Diabolo en de Liefkenshoekspoorverbinding in Antwerpen.

Eveneens markant voor 2006 zijn ten slotte de studie en de uitwerking van de Service Level Agreement (SLA) die met de spoorwegoperatoren worden afgesloten.

## Cel BRIO

Volgens Jacques Verstreken, diensthoofd van de cel BRIO, zijn we er in 2006 in geslaagd om “een nieuwe dynamiek te lanceren, een PMO (Program Management Office) te ontwikkelen samen met prestatiegerichte rapporteringinstrumenten en de opvolging van de realisaties.



*“We hebben aangepaste, performante en gebruiksvriendelijke beheerstools ontwikkeld voor het financieel beheer.”*

Marc Smeets  
Financiën en administratie



Wij hebben de nodige middelen bekomen voor het doorvoeren van de veranderingen en onze competenties versterkt om de verwezenlijking van ons strategisch plan te verzekeren”.

De cel heeft in dit kader een maandelijkse follow-up van de prioriteiten van de onderneming ingevoerd. Ze ontwikkelt ook prestatie-indicatoren zodat het management maandelijks over spreadsheets kan beschikken om de onderneming te leiden.

### Communication & Public Affairs

In 2006 is de dienst Communication & Public Affairs erin geslaagd een Perscel op te richten die 24/24u en 7/7d beschikbaar moet zijn om vragen van journalisten te beantwoorden. Buurtbewoners die vragen of klachten hebben, krijgen echter aandacht van een specifieke cel die al vele informatievergaderingen heeft georganiseerd, vooral voor de GEN-werkzaamheden die in de betrokken gemeenten werden voorgesteld. Een nieuwe cel – Corporate Identity – werd bovendien belast met de ontwikkeling van een nieuwe, visuele identiteit voor de onderneming en met de introductie van een nieuw grafisch charter. Ten slotte werd in december een nieuwe intranetsite geïntroduceerd en werd een website ontworpen en ontwikkeld die in 2007 zal worden gelanceerd.

De dienst heeft er ook op toegezien om de grote projecten van Infrabel tot hun recht te laten komen tijdens inwijdingen. Tegelijk waren deze gelegenheden ook uitgelezen momenten om alle bij deze realisaties betrokken medewerkers te bedanken. Dat was vooral het geval op 1 december 2006 tijdens de gelijktijdige inhuldiging van de viaduct van Brussel-Zuid, de viaduct van Brussel-Noord, de bocht van Leuven en de uitbreiding naar vier sporen van de spoorlijn Brussel - Leuven.

### Human resources

In 2006 traden 422 nieuwe medewerkers in dienst bij Infrabel. Eric Noë, de general manager van de dienst HR: “De ontwikkeling van onze medewerkers is een van onze belangrijkste bekommernissen. Wij zetten vele ambitieuze projecten op om de in-huis vaardigheden en de kennis op te sporen, te ontwikkelen en te koesteren.”

Het Feedback-programma werd verder uitgewerkt om de leidinggevende personen de nodige ondersteuning te bieden bij de begeleiding van hun medewerkers: door een dialoog die gericht is op de verwachte resultaten en op de persoonlijke doelstellingen die daaruit voortvloeien.

Een competentiewoordenboek over gedragscompetenties en vaardigheden werd samengesteld en verspreid om verder te kunnen gaan met het voorgestelde capaciteitsbeheer binnen de onderneming. Sinds juni vorig jaar is er een vaardigheids- en gedragsprofiel opgenomen in de nieuwe functieprofielen die bij de aanwerving worden gebruikt.

Om bepaalde vaardigheden verder te ontplooiën, werden er ook meerdere ontwikkelingstrajecten aan het management van onze onderneming voorgesteld en dit in samenwerking met het opleidingscentrum van de NMBS-Holding. Tot slot werden drie algemene vaardigheden gedefinieerd om alle medewerkers op weg te helpen: klantgerichtheid, handelen in het belang van de onderneming en veranderingsbeheer.



*“Het uitdragen van onze waarden bekleedt een centrale plaats in de ontwikkeling van onze projecten.”*

Eric Noë  
Human Resources



Uit het leven gegrepen  
Laurence Page



## “Infrabel wordt gestuwd door een nieuwe dynamiek”

Laurence Page is haar carrière in 1999 begonnen op de juridische dienst van de voormalige NMBS. Na een ervaring van zes jaar bij de FOD Mobiliteit en Vervoer is ze naar de bron teruggekeerd. Vandaag maakt ze deel uit van de juridische dienst van Infrabel waar zij de evolutie van de Europese wetgeving op de voet volgt. Haar opdracht: het recht ten dienste stellen van de techniek en de door Europa ingestelde vooruitgang begeleiden.

Laurence bestudeert de gevolgen van de liberalisering van de spoorwegen en de concrete impact ervan op de activiteiten van Infrabel. Als dusdanig staat zij haar collega's van de directie Toegang tot het Net bij met advies voor de antwoorden op vragen van nieuwe operatoren over de gebruiksvoorwaarden van de Belgische spoorinfrastructuur.

“Mijn beroep is niet beperkt tot het louter bestuderen van de wetgeving. Het is mijn taak om de wet uit te leggen in duidelijke en precieze bewoordingen en om ervoor te zorgen dat de collega's die niet vertrouwd zijn met de juridische wereld, maar er wel dagelijks mee worden geconfronteerd, precies begrijpen waarover het gaat.”

Vandaar dat Laurence regelmatig in contact komt met technici van andere diensten, met de mannen en vrouwen op het terrein.

“Het feit dat we onze kennis kunnen delen, is een bron van rijkdom. Deze collega's helpen mij de context te zien waarin wij evolueren. Hun gezichtspunt is voor mij van fundamenteel belang; het stuwt mij verder om altijd meer te leren.”

De contacten met de vertegenwoordigers van andere Europese infrastructuurbeheerders zijn een heel ander aspect van haar job. Door ervaringen uit te wisselen kan zij nieuwe horizons ontdekken.

“Infrabel bevindt zich op het kruispunt van Europa, enerzijds omdat het spoorwegnet de belangrijkste industriële zones en grote havens met elkaar verbindt en anderzijds omdat het de afstand tussen de hoofdzetels van de Europese instellingen, met name in Brussel, Luxemburg en Straatsburg, aanzienlijk inkort. Dat is ook de reden waarom wij ons absoluut niet mogen opsluiten in een ivoren toren en ons uitsluitend beperken tot wat er hier in België gebeurt!”

Ten slotte onderstreept Laurence de nieuwe teamgeest die er bij Infrabel heerst.

“Infrabel is een dynamische onderneming waar iedereen zich thuis voelt. Iedereen is er zich ervan bewust dat elke medewerker een belangrijke rol speelt en dat we de inbreng van anderen moeten respecteren. Wij delen allen dezelfde passie. Dat is wat ons drijft en de onderneming nieuwe levensadem inblaast.”

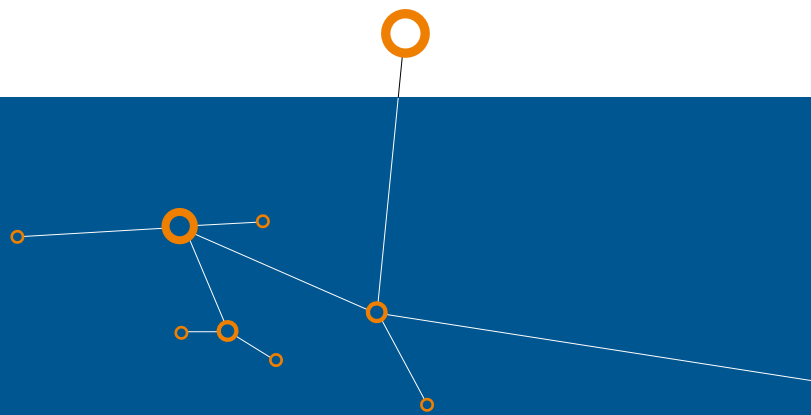


# TUC RAIL





# Het overgangsjaar



Het voorbije jaar is voor TUC RAIL, de dochteronderneming van Infrabel, vanuit verschillende opzichten een scharnierjaar geweest. De ontwikkeling en uitbreiding van het Belgische hogesnelheidsnet, dat op verzoek van Infrabel werd gerealiseerd (en aan de basis lag van de oprichting van TUC RAIL) hebben hun doel bereikt.

De werken burgerlijke bouwkunde voor de laatste schakel van het Belgische HSL-net zijn voltooid zodat tijdens het voorbije jaar vooral de nadruk werd gelegd op de elektromechanische uitrusting van de lijnen. In de verlenging van de hogesnelheidslijnen werden in december de viaducten van Brussel-Zuid en Brussel-Noord, het laatste baanvak met vier sporen op de lijn Brussel - Leuven alsook de bocht in Leuven aan Infrabel opgeleverd.

Tijdens de voorbereidende werken voor het GEN-project, Diabolo en de Liefkenshoekspoorverbinding is men op verschillende procedureproblemen gestoten bij de aflevering van de bouwvergunningen. Het MER (Milieu Effecten Rapport) van de Liefkenshoekspoorverbinding werd eind augustus conform verklaard, maar de GRUP-procedure (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan) moet nog worden opgestart. Er werden echter aanzienlijke, nieuwe GEN-werven opgestart in Ottignies en Hoeilaart en andere worden voortgezet tussen Schuman en Etterbeek. Het lastenboek voor de modernisering van het station Brussel-Schuman is voltooid.

## Over de Belgische grenzen

De bouwkundige werken voor de hogesnelheidslijn die Frankrijk met Spanje (Perpignan-Figueras) verbindt, zijn nagenoeg beëindigd zodat in de lente 2007 de werken voor de spoorweginfrastructuur zouden kunnen worden aangevat. Anderzijds werd de modernisering van de spoorlijn tussen Campina en Predeal in Roemenië toegewezen.

## Nieuwe strategie en Nieuw organigram

“Wij willen werk afleveren van een zodanig hoog kwaliteits- en efficiëntieniveau dat noch Infrabel noch onze andere klanten een reden zouden hebben om zich tot een ander studie bureau te wenden”, verklaart Dirk Demuyne, gedelegeerd bestuurder van TUC RAIL. “Met het einde van het HST-project in zicht hebben we in 2006 een nieuwe oriëntatie genomen, die zal uitmonden in een nieuw strategisch plan en een nieuw organigram. Dat is de sleutel voor een duurzame dynamiek en voor een verzekerde toekomst. Wij blijven sterk in onze toekomst geloven. Als bewijs willen we even aanhalen dat onze personeelsbezetting in 2006 van 597 naar 636 is geëvolueerd, wat niet evident is in de ‘strijd om de talenten’!”

## Het einde van grote projecten in 2007

De verwachtingen zijn voor 2007 hoog gespannen, in het bijzonder in verband met de afwikkeling van de procedures die betrekking hebben op de bouwvergunningen voor het GEN-project, Diabolo en de Liefkenshoekspoorverbinding, maar ook de installatie van de laatste GSM-R-masten en het programma voor de concentratie van de seinhuizen. Maar voor TUC RAIL zullen de inwijding van de ‘ondergrondse kathedraal’ onder het station van Antwerpen-Centraal die volledig klaar is alsook de oplevering van de hogesnelheidslijnen richting Nederland en Duitsland de kroon op het werk zijn.



“TUC RAIL kent een nieuwe dynamiek!”

Dirk Demuyne  
Gedelegeerd bestuurder



Uit het leven gegrepen  
Philippe Denayer



## Een dirigent voor het GEN-project

Philippe Denayer, bouwkundig ingenieur, is zijn loopbaan begonnen bij TUC RAIL, de dochteronderneming van Infrabel. Dat was in 1992. Nu is hij hoofd van het GEN-project. Hij is verantwoordelijk voor de coördinatie van dit belangrijke project.

TUC RAIL neemt, als bevoorrechte partner van Infrabel op het gebied van belangrijke spoorwegprojecten, zowel deel aan het GEN-project als aan de verwezenlijking van nieuwe hogesnelheidslijnen en de uitvoering van de moderniseringswerken of de uitbreiding van de binnenlandse lijnen.

“In mijn carrière heb ik de kans gehad om aan tal van projecten te mogen werken, zoals de aanleg van de hogesnelheidslijnen in de buurt van de Franse en Duitse grens of de herinrichting van de toegang tot het station Brussel-Zuid. Daardoor heb ik plekjes in België kunnen ontdekken die ik eerder niet kende”, zo vertelt hij.

De realisatie van een project, ongeacht of het om de bouw van een brug gaat of om een complete spoorlijn, er gaat altijd een overdenkingsfase aan vooraf.

“Wanneer er grote projecten op stapel staan, moeten we ons de oplossingen kunnen voorstellen die perfect aan het terrein of aan de bestaande spoorwegconfiguratie zijn aangepast en daarbij ook de milieufactetten in aanmerking nemen. De voorbije jaren hebben we bijvoorbeeld werken uitgevoerd in sterk verstedelijkte zones waar de relaties met de bewoners zeer belangrijk zijn. Behalve de

klassieke maatregelen tegen geluidsoverlast zoals geluidwerende muren, wordt bijzondere aandacht besteed aan trillingwerende maatregelen en aan de impact van de werf op de buurt zoals de toegangen tot de werf, het onderbreken van de toegankelijkheid tot de buurt voor voetgangers, fietsers en auto's...”

Philippe Denayer staat sinds kort aan het hoofd van het GEN-project en ziet toe op het verloop van alle fasen van het project, van de studie en de administratieve stappen tot de concrete uitvoering van de werken.

“Als hoofd van het GEN-project ben ik de contactpersoon voor onze klant, Infrabel in dit geval, maar ook voor de openbare instanties, de buurtbewoners, de concessiehouders, enz. Bij TUC RAIL vragen mijn medewerkers en ikzelf aan verschillende diensten om studies uit te voeren en de werken in verband met dit project in de gaten te houden. Wij informeren hen omtrent alle voorwaarden en vereisten waar ze rekening mee moeten houden. De contacten met de collega's verlopen heel vlot. TUC RAIL heeft het geluk een jonge vennootschap te zijn die meewerkt aan grote projecten die de motivatie aanscherpen en op relatief korte termijnen worden gerealiseerd.”

# Corporate Governance





## 1. Raad van bestuur

### A. Samenstelling

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

De Raad is als volgt samengesteld:

- [REDACTED] voorzitter van de Raad,
- [REDACTED] gedelegeerd bestuurder,
- [REDACTED], bestuurder,
- [REDACTED] bestuurder,
- [REDACTED] bestuurder,
- [REDACTED] bestuurder.

#### VERANDERINGEN IN HET JAAR 2006

Ingevolge het eervol ontslag van [REDACTED] benoemde het koninklijke besluit van 22 november 2006, [REDACTED] als bestuurder van Infrabel.

#### HOOFDFUNCTIE DIE IN 2006 BUITEN INFRABEL WERD UITGEOEFEND DOOR DE NIET-UITVOERENDE BESTUURDERS

- [REDACTED] Havencommissaris – Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap,
- [REDACTED], Bijzonder Opdrachthouder voor de Hervorming van de Civiele Veiligheid op het Kabinet van de Vice-Eerste Minister en Minister van Binnenlandse Zaken [REDACTED] en tot 1 september 2005 kabinetchef van Vice-Minister-President van de Vlaamse Regering en Vlaams Minister van Economie, Ondernemingen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, [REDACTED]
- [REDACTED], politiek secretaris Groep CDH van het Waals parlement;
- [REDACTED] zaakvoerder MDL bvba;
- [REDACTED], medewerker op het Kabinet van Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën Didier Reynders.

### B. Benoeming van de bestuurders

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

Aangezien de Belgische Staat 80% van de stemrechten + 1 stem in Infrabel heeft, werden 5 van de 6 leden van de Raad door de Koning benoemd bij koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad. Er werd een bestuurder benoemd door de algemene vergadering op voordracht van NMBS Holding, die de resterende stemrechten bezit. De bestuurders worden gekozen in functie van de complementariteit van hun competentie inzake financiële en boekhoudkundige analyse, juridische aspecten, hun kennis van de vervoerssector, hun deskundigheid inzake mobiliteit, personeelsstrategie en sociale relaties. De mandaten van de leden van de raad van bestuur in zijn huidige samenstelling nemen een einde op 29 oktober 2010.

### C. Werking

#### FREQUENTIE VAN DE VERGADERINGEN

“De raad vergadert ten minste zesmaal per jaar” (artikel 24 van de statuten). De raad van bestuur vergadert in principe op de laatste donderdag van elke maand. Er worden buitengewone vergaderingen georganiseerd om specifieke dossiers te bespreken. In 2006 is de Raad van bestuur 15 keer bijeengekomen.

#### BEVOEGDHEDEN

De bevoegdheden van de Raad zijn vastgelegd in artikel 17 van de wet van 21 maart 1991:

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

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

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

#### BESLUITVORMING IN DE RAAD

**Quorum:** “De raad van bestuur kan slechts geldig beraadslagen en beslissen indien ten minste de meerderheid van zijn leden aanwezig of vertegenwoordigd is. Zo hieraan niet is voldaan, kan een nieuwe vergadering worden bijeengeroepen. De raad beraadslaagt en beslist geldig over de agendapunten van de vorige vergadering op voorwaarde dat ten minste één derde van de leden aanwezig of vertegenwoordigd is. De bestuurders kunnen aan de vergaderingen van de raad deelnemen per telefoon of via soortgelijke middelen van communicatie welke alle personen die aan de vergadering deelnemen, in de mogelijkheid stellen elkaar terzelfder tijd te horen. Iedere persoon die aan een vergadering deelneemt overeenkomstig deze § 2, wordt geacht op deze vergadering aanwezig te zijn.

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

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

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

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

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

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

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

Gedurende het jaar 2006 heeft de raad deze methode niet toegepast.

#### CHARTER VAN DE BESTUURDER

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

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

1. in alle omstandigheden onafhankelijk te handelen;

2. actief te waken over de belangen van de vennootschap;
3. te waken over de efficiënte werking van de raad van bestuur;
4. de belangen van alle aandeelhouders te beschermen;
5. rekening te houden met de gewettigde verwachtingen van alle partners van de vennootschap (gemeenschap, klanten, kaderleden, werknemers, leveranciers en schuldeisers);
6. te waken over de nakoming door de vennootschap van haar verplichtingen en verbintenissen, van de wetten, reglementen en deontologische voorschriften;
7. ieder conflict tussen zijn rechtstreekse of onrechtstreekse persoonlijke belangen en die van de vennootschap te vermijden;
8. onbehoorlijk gebruik van informatie en misbruik van voorkennis te vermijden;
9. zijn beroepsbekwaamheden voortdurend te ontwikkelen;
10. de geest van het onderhavige Charter te onderschrijven.

#### COMITÉS VAN DE RAAD VAN BESTUUR

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

## 2. Auditcomité

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

### A. Samenstelling

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

Het Comité is als volgt samengesteld:

- ██████████, Président du Comité d’Audit,
- ██████████
- ██████████
- ██████████

De Raad van 30 november 2006 heeft ██████████ als lid van het Comité aangeduid ter vervanging van ██████████. Het Auditcomité mag de gedelegeerd bestuurder uitnodigen op zijn vergaderingen, die er zetelt met raadgevende stem. De Regeringscommissarissen nemen eveneens met raadgevende stem deel aan de vergaderingen van dit comité.



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

## B. Werking

### FREQUENTIE VAN DE VERGADERINGEN

Het Auditcomité komt op geregelde tijdstippen bijeen, in principe één maal per trimester. De voorzitter van het Auditcomité kan bijzondere vergaderingen bijeenroepen om het Auditcomité zijn opdracht naar behoren te laten uitvoeren.

In het jaar 2006 is het Comité 6 keer bijeengekomen.

### BEVOEGDHEDEN

Het Auditcomité voert de taken uit die de raad van bestuur eraan toevertrouwt. Bovendien heeft het de opdracht om de raad van bestuur bij te staan door het onderzoek van de financiële informatie, met name de jaarrekeningen, het jaarverslag en de tussentijdse verslagen. Het comité staat ook in voor de betrouwbaarheid en de integriteit van de financiële verslagen inzake risicobeheer. Ten minste veertien dagen voor de vergadering waarop de raad de jaarrekeningen vastlegt, legt de raad deze rekeningen ter advies voor aan het Auditcomité.

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

- samen met de directie en het College van Commissarissen waken over de betrouwbaarheid en de volledigheid van de jaarrekeningen en de geconsolideerde rekeningen van Infrabel en de halfjaarlijkse rekeningen vooraleer ze aan de raad worden voorgelegd;
- de financiële informatie, o.a. de jaarrekeningen, onderzoeken en aan de Raad advies erover verstrekken;
- in samenwerking met het College van Commissarissen en de verantwoordelijke van de Interne Audit I-IA, een evaluatie maken van, toezien op en zich uitspreken over het interne controlesysteem van Infrabel en de door het College van Commissarissen geformuleerde desbetreffende vaststellingen en aanbevelingen, evenals de door het management erop verschaftte antwoorden;
- het door de verantwoordelijke van de Interne Audit voorbereide auditprogramma onderzoeken en goedkeuren;
- de conclusies en de voornaamste aanbevelingen onderzoeken die in de auditrapporten geformuleerd zijn; waken over de opvolging van die aanbevelingen en over de uitvoering van de acties die door het management met de Interne Audit I-IA overeengekomen zijn; de Interne Audit I-IA opdragen tussen te komen bij het directiecomité wanneer significante leemtes en/of vertragingen in de uitvoering van deze aanbevelingen vastgesteld worden;

- de wijze beoordelen waarop de risico's (financiële, operationele en andere risico's) waaraan Infrabel is blootgesteld, worden geïdentificeerd, geëvalueerd en beheerst, zich vergewissen van de betrouwbaarheid en de integriteit van de financiële verslagen inzake risicobeheer.
- toezien op de coördinatie van de werkzaamheden van de Interne Audit, van deze die door de Directie aan externe consultants worden toevertrouwd en van deze van het College van Commissarissen;
- de structuur van de Interne Audit van Infrabel goedkeuren evenals zijn budget m.b.t. personeelssterkte, vorming van het personeel en materiële ondersteuning,
- de raad van bestuur een gemotiveerd advies verstrekken over de aanstelling en de vervanging van de verantwoordelijke van de Interne Audit van Infrabel na advies van het Benoemings – en Bezoldigingscomité; waken over zijn onafhankelijkheid en zijn objectiviteit;
- het Charter van de Interne Audit van Infrabel en de latere herzieningen ervan goedkeuren;
- de raad van bestuur een gemotiveerd advies verstrekken over de benoeming of herbenoeming van de revisoren evenals over hun honoraria;
- overgaan tot de controle en het onderzoek van elk specifiek dossier dat door de raad van bestuur noodzakelijk wordt geacht.

## 3. Benoemings- en Bezoldigingscomité

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

### A. Samenstelling

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

Het Comité is als volgt samengesteld:

- ██████████, voorzitter van het Benoemings- en Bezoldigingscomité,
- ██████████
- ██████████
- ██████████

De Raad van 30 november 2006 heeft ██████████ als lid van het Benoemings- en Bezoldigingscomité aangeduid ter vervanging van ██████████.

## B. Werking

### FREQUENTIE VAN DE VERGADERINGEN

Het Comité vergadert zo dikwijls als de belangen van de Maatschappij zulks vereisen. Het is in 2006 3 keer bijeengekomen.

### BEVOEGDHEDEN

Het Comité brengt een advies uit over de kandidaturen die door de gedelegeerd bestuurder worden voorgedragen met het oog op de benoeming van de leden van het directiecomité. Het doet voorstellen aan de raad m.b.t. de bezoldiging en de voordelen die worden toegekend aan de leden van het directiecomité en aan de hogere kaderleden. De raad volgt deze aangelegenheden continu op (artikel 211 § 2 van de wet van 21 maart 1991).

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

## 4. Aanwezigheid op de vergaderingen en bezoldiging op individuele basis van de bestuurders

De algemene vergadering van 16 mei 2006 heeft beslist, op voordracht van het Benoemings –en bezoldigingscomité de bezoldiging van de bestuurders, met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2006, als volgt te wijzigen:

- De bezoldiging van de voorzitter bestaat uit een vast jaarlijks gedeelte van [REDACTED] [REDACTED] en een variabel gedeelte dat bestaat uit de zitpenningen voor de vergaderingen. Deze zitpenningen bedragen:

- [REDACTED] per Raad,
- [REDACTED] per comité waaraan hij deelneemt.

Bovendien geniet hij een jaarlijkse vergoeding [REDACTED] [REDACTED] voor werkingskosten.

De bezoldiging van de andere bestuurders (behalve de gedelegeerd bestuurder) bestaat uit een vast jaarlijks gedeelte van [REDACTED] [REDACTED] en een variabel gedeelte dat bestaat uit de zitpenningen. Deze zitpenningen bedragen:

- [REDACTED] per raad,
- [REDACTED] per vergadering van de andere comités.

Bovendien ontvangen ze een jaarlijkse vergoeding van [REDACTED] [REDACTED] voor werkingskosten.

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

Naam	Aanwezigheid op de vergaderingen van de raad en de comités van Infrabel			Bruto bezoldiging van de bestuurders (€)
	Raad (totaal 15)	Auditcomité (totaal 6)	Benoemings en bezoldigingscomité (totaal 1)	
[REDACTED]	15/15	5/6	3/3	[REDACTED]
[REDACTED]	6/13	3/5	0/2	[REDACTED]
[REDACTED]	14/15		2/3	[REDACTED]
[REDACTED]	2/2	0/1	1/1	[REDACTED]
[REDACTED]	14/15	6/6		[REDACTED]
[REDACTED]	15/15	6/6		[REDACTED]

\* [REDACTED] was in bevallingsverlof

\*\* Voor rekening van MDL bvba, Kerkstraat 161, 2060 Antwerpen

## 5. Directiecomité

### A. Samenstelling

Artikel 208 van de wet van 21 maart 1991 bepaalt dat "Het directiecomité wordt voorgezeten door de gedelegeerd bestuurder. De raad van bestuur bepaalt het aantal overige leden van het directiecomité." De taalpariteit is nageleefd overeenkomstig artikel 16 van de wet van 21 maart 1991. Krachtens de wet en de statuten behoort de gedelegeerd bestuurder tot een andere taalrol dan de voorzitter van de raad van bestuur (artikel 207 § 4 wet 21 maart 1991). Het directiecomité is als volgt samengesteld:

- [REDACTED], gedelegeerd bestuurder,
- [REDACTED], directeur-generaal Netwerk,
- [REDACTED], directeur-generaal Infrastructuur & Aankopen,
- [REDACTED], directeur-generaal Toegang tot het Net.

### GELDENDE REGELEN VOOR BENOEMING EN ONTSLAG

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

### B. Werking

#### FREQUENTIE VAN DE VERGADERINGEN

Het directiecomité vergadert in principe elke week, gewoonlijk op dinsdag. In het jaar 2006 is het directiecomité 46 keer bijeengekomen.

### BEVOEGDHEDEN

Overeenkomstig artikel 208 van de wet van 21 maart 1991 "is het Directiecomité belast met het dagelijks bestuur en de vertegenwoordiging wat dat bestuur aangaat, alsmede met de uitvoering van de beslissingen van de raad van bestuur. De leden van het directiecomité vormen een college. Zij kunnen de taken onder elkaar verdelen."

### VERTEGENWOORDIGING

Overeenkomstig artikel 208 van de wet van 21 maart 1991 vertegenwoordigen de directeur-generaal, die daartoe werd aangesteld door de raad van bestuur, en de gedelegeerd bestuurder gezamenlijk de onderneming in al haar handelingen, met inbegrip van de vertegenwoordiging in rechte.

Alle akten van bestuur of akten die de onderneming verbinden, worden gezamenlijk ondertekend door de gedelegeerd bestuurder en de directeur-generaal die daartoe werd aangesteld door de raad van bestuur. Deze directeur behoort tot een andere taalrol dan de gedelegeerd bestuurder. De Koning kan bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de handelingen bepalen waarvan de goedkeuring afwijkt van dit artikel.

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

## C. Bezoldiging van de leden van het Directiecomité

### BEZOLDIGING VAN DE GEDELEGEERD BESTUURDER

Het globaal brutobedrag, inclusief de voordelen in natura, dat voor het jaar 2006 werd toegekend aan gedelegeerd bestuurder bedroeg [REDACTED]. Wat betreft het variabel loon, zitten hierin de beheerspremies die betrekking hebben op het kalenderjaar 2005. De afrekening voor de beheerspremies, toe te kennen voor de prestaties van 2006, gebeurt in 2007.

### BEZOLDIGING VAN DE DIRECTEURS-GENERAAL

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

Het bezoldigingssysteem omvat:

#### 1. een vast gedeelte, nl.:

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

#### 2. een variabel gedeelte, nl.:

- de functietoelage: 0 tot 100% van het basisjaarloon. Het toekenningspercentage wordt door het Benoemings- en

Bezoldigingscomité vastgesteld op voorstel van de gedelegeerd bestuurder, rekening houdend met de moeilijkheidsgraad en de sociale complexiteit van de uitgeoefende functie. Het percentage wordt elk jaar herzien;

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

Het variabel gedeelte vertegenwoordigt gemiddeld ongeveer 30% van de bezoldiging. Het vakantiegeld, de jaarpremie en de eventuele andere toelagen en vergoedingen worden bepaald volgens de geldende reglementaire bepalingen. De contractuelen genieten een groepsverzekering. Het globaal brutobedrag dat voor het jaar 2006 werd toegekend aan de leden van het Directiecomité, met inbegrip van de gedelegeerd bestuurder; bedraagt [REDACTED]

## 6. Controle

### Regeringscommissaris

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

De Regeringscommissarissen voor Infrabel zijn [REDACTED]

De Regeringscommissarissen worden uitgenodigd op alle vergaderingen van de Raad van bestuur en van het directiecomité en hebben er een raadgevende stem (artikel 213 § 3 van de wet van 21 maart 1991). De Regeringscommissarissen nemen eveneens met raadgevende stem deel aan de vergaderingen van het Auditcomité (artikel 210 § 1 van de wet van 21 maart 1991). De Regeringscommissarissen zien toe op de naleving van de wet, van de statuten en van het beheerscontract. Zij zien er op toe dat het beleid van Infrabel, inzonderheid het beleid met toepassing van artikel 13, de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst niet in het gedrang brengt. Elke Regeringscommissaris brengt verslag uit bij de minister onder wie hij ressorteert. De Regeringscommissarissen brengen verslag uit aan de minister van begroting aangaande alle beslissingen van de Raad van bestuur of het directiecomité die een weerslag hebben op de algemene uitgavenbegroting van de Staat. Iedere Regeringscommissaris tekent binnen een termijn van vier werkdagen beroep aan bij de mi-

nister onder wie hij ressorteert, tegen elke beslissing van de Raad van bestuur of van het directiecomité die hij strijdig acht met de wet, de statuten of het beheerscontract of waarvan hij oordeelt dat zij nadeel kan berokkenen aan de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst van Infrabel. Iedere Regeringscommissaris kan, binnen dezelfde termijn, beroep aantekenen tegen elke beslissing tot verhoging van de rechten voor het gebruik van de spoorinfrastructuur. Het beroep is opschortend. [REDACTED] werd bij koninklijk besluit van 3 februari 2005 als Regeringscommissaris bij Infrabel benoemd met ingang van 4 februari 2005. [REDACTED] werd bij koninklijk besluit van 18 november 2004 als Regeringscommissaris bij Infrabel benoemd met ingang van 9 december 2004.

### College van Commissarissen

Artikel 25 § 1 van de wet van 21 maart 1991 bepaalt: "De controle op de financiële toestand, op de jaarrekening en op de regelmatigheid, vanuit het oogpunt van de wet en van het organiek statuut, van de verrichtingen weer te geven in de jaarrekening, wordt in elk autonoom overheidsbedrijf opgedragen aan een College van Commissarissen dat vier leden telt. De leden van het College voeren de titel van commissaris."

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

De leden van het College zijn:

- [REDACTED], voorzitter van het College, bedrijfsrevisor,
- [REDACTED], bedrijfsrevisor,
- [REDACTED], lid van het Rekenhof,
- [REDACTED], voorzitter van het Rekenhof.

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

De mandaten verstrijken:

- [REDACTED], op de Algemene Vergadering die zal gehouden worden in 2008,
- [REDACTED], op de Algemene Vergadering die zal gehouden worden in 2008.

## 7. Mandaten in de dochtervennootschappen en vennootschappen met deelneming

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

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

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

- [REDACTED], voorzitter TUC RAIL.
- [REDACTED], bestuurder TUC RAIL.
- [REDACTED], voorzitter CCB en Woodprotect, bestuurder TUC RAIL.
- [REDACTED], bestuurder TUC RAIL.
- [REDACTED], gedelegeerd bestuurder TUC RAIL, bestuurder IV-Infra/TUC.
- [REDACTED], bestuurder CCB en Woodprotect.
- [REDACTED], bestuurder CCB en Woodprotect.
- [REDACTED], bestuurder IV-Infra/TUC
- [REDACTED], bestuurder IV-Infra/TUC
- [REDACTED], bestuurder IV-Infra/TUC

### 3. Bezoldigingen

Alle bestuurdersmandaten zijn onbezoldigd.

Het globaal brutobedrag dat voor het jaar 2006 werd toegekend aan de gedelegeerd bestuurder van TUC RAIL is [REDACTED]

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

