

# Jaarverslag **2017** aan de aandeelhouders van Infrabel

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



*Dit jaarverslag wordt vastgesteld overeenkomstig de artikels 96, 134, 523, 608 en 624 van het Wetboek van Vennootschappen en artikel 27 van 21 maart 1991 houdende hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Het verslag bevat ook het remuneratieverslag dat wordt opgesteld overeenkomstig artikel 17 § 4 van voornoemde wet.*

*Overeenkomstig de wettelijke en statutaire voorschriften, heeft de Raad van Bestuur de eer u verslag uit te brengen over de toestand en de resultaten van de onderneming met betrekking tot het boekjaar 2017.*

# Voorwoord

## 2017, contrasten en perspectieven

2017 was een jaar van contrasten. Een jaar waarin vreugde en fierheid centraal stonden, want op het vlak van innovatie en digitalisering konden we verschillende belangrijke stappen voorwaarts zetten. Maar ook een jaar waarin ons bedrijf in diepe rouw werd gedompeld door 2 zware treinongevallen, waarbij 3 dodelijke slachtoffers vielen, waaronder 2 spoor mannen.

De moderniseringsprogramma's die Infrabel sinds enkele jaren voert, werpen ondertussen hun vruchten af en de resultaten ervan worden steeds tastbaarder. Denken we maar aan het concentratieprogramma van onze seinhuizen, het Smarter-M programma (ook wel intelligente spoorinfrastructuur genaamd) of de gefaseerde uitrol van het ETCS systeem op het spoornet om seinvoorbijrijdingen in de toekomst te voorkomen. Deze projecten komen uitgebreid aan bod in dit jaarverslag.

Sommige realisaties van Infrabel vielen dit jaar overigens verschillende keren in de prijzen. Een mooie blijk van erkenning voor onze inspanningen op het vlak van innovatie en digitalisering! Infrabel bevindt zich midden in een grootschalige culturele transformatie. Met het GoBlue programma willen we onze medewerkers de best mogelijke werkomstandigheden bieden, zowel op technologisch vlak (tablets, ERP, digitale meetinstrumenten, enz.) als op het gebied van werkomgeving en bedrijfscultuur. GoBlue plaatst het menselijke aspect binnen de werkrelaties centraal en laat veel ruimte voor autonomie, verantwoordelijkheidszin, samenwerking en constructieve dialoog.

Aan de vooravond van 2018 keurden de federale regering en de gewestelijke regeringen een Strategisch Meerjareninvesteringsplan voor het spoor goed. Deze extra middelen vervolledigen het investeringsplan dat integraal deel uitmaakt van ons ondernemingsplan 2017-2020 en laten ons toe om verschillende strategisch belangrijke projecten uit te voeren die de nationale en regionale mobiliteit ten goede komen.

Infrabel zal deze middelen in 2018 zo efficiënt mogelijk aanwenden om zo op een actieve en doeltreffende manier te blijven bijdragen tot een duurzame mobiliteit ten dienste van de samenleving en de economie, waarbij veiligheid steeds de absolute prioriteit blijft.



**Luc LALLEMAND**

Gedelegeerd bestuurder

# Inhoudstafel

---

Toestand, resultaten, evolutie	05
1. Onze prioriteiten staan centraal in de markante gebeurtenissen	05
2. Positionering van het bedrijf en kerncijfers	30
3. Belangrijke gebeurtenissen na het afsluiten van het boekjaar	33
4. Omstandigheden die een belangrijke invloed kunnen hebben op de ontwikkeling van de onderneming	34
5. Risico's waaraan de onderneming is blootgesteld	37
6. Onderzoek en ontwikkeling	39
7. Dochterondernemingen	40

---

Financiële gegevens	41
1. Wijziging presentatie jaarrekening en waarderingsregels	41
2. Resultatenrekening	42
3. Balans	44
4. Continuïteit	46
5. Bestemming van het resultaat	47
6. Risico's en onzekerheden aan het gebruik van financiële instrumenten	48
7. Bijkomende taken toevertrouwd aan de commissarissen	50

---

Corporate governance	51
1. Raad van bestuur	51
2. Auditcomité	55
3. Benoemings- en bezoldigingscomité	57
4. Directiecomité	58
5. Toezicht	59
6. Mandaten in dochterondernemingen en vennootschappen met deelneming	61

---

Remuneratieverslag	64
--------------------	----

---

# Toestand, resultaten, evolutie

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

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



VEILIGHEID  
VOOROP



TREINEN OP  
TIJD



EEN  
SPOORNET  
VOOR ALLE  
TREINEN VAN  
MORGEN



EEN  
FINANCIËEL  
GEZOND  
BEDRIJF



OP ÉÉN  
LIJN MET DE  
SAMENLEVING





## Schildwachten opleiden **via virtuele realiteit**

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

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

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

*2017 is het jaar waarin de digitale transformatie van het bedrijf van start ging.*

**Eric Mercier**

*Director Information & Communication Technology*



## Een veilig spoornet dankzij ETCS en een gemoderniseerde seininrichting

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

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

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

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

structuur in België tot een van de veiligste ter wereld maken.

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

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





## Nieuwe sensibiliseringstool voor minder ongevallen aan overwegen

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

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

De sensibiliseringskit bestaat uit 5 modules:

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



- **MODULE 5** – Thematische veiligheidsaffiches (aan overwegen, in het station en langs het spoor), met vragen en afbeeldingen.

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

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







## Uitzonderlijke sluiting van de Noord-Zuidverbinding

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

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

Met een gefaseerde uitvoering van de werken had men het treinverkeer weliswaar niet volledig hoeven stil te leggen, maar dan zouden honderden treinen wel gedurende een langere periode vertraging hebben opgelopen. Uiteindelijk werd er dus voor gekozen om het treinverkeer gedurende drie dagen volledig stil te leggen. 200 werkkrachten, die 24u/24 werden

ingeschakeld, zorgden voor de vervanging van 37 seinen en van de gemotoriseerde bediening van 87 wissels tussen de uitrit van Brussel-Zuid en de ingang van de tunnel (station Brussel-Kapellekerk). Deze operatie was een technologisch huzarenstukje dat zowel de betrouwbaarheid van het spoornet, dankzij de verdubbeling van de componenten, als de veiligheid voor de reizigers, dankzij een volledig geïnformatiseerde controle van het treinverkeer, ten goede komt. Deze werkzaamheden vormden ook een eerste stap in de uitrol van het ETCS systeem. Bovendien maken deze werken ook deel uit van het concentratieprogramma van de seininrichting, dat zal toelaten om alle seinen overal in Brussel vanuit één enkel nieuw seinhuis te bedienen.

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





## De werken aan de Noord-Zuidverbinding in cijfers

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

**3**

NIEUWE NOODTOEGANGEN

**11 km**

DIENSTPADEN

**11,3 km**

KABELSLEUVEN

**12 km**

GLASVEZELKABELS VOOR AUTOMATISCHE BRANDDETECTIE

**4 km**

NIEUWE WATERLEIDINGEN

**80**

NOODTELEFOONS

**15**

KASTEN UITGERUST MET NOODHULPMATERIAAL VOOR DE BRANDWEER

**30**

LORRIES OM MATERIAAL TE VERVOEREN

**1.200**

VERLICHTINGSTOESTELLEN/ NOODVERLICHTINGEN

**67**

CAMERA'S (WAARVAN 22 SPECIAAL VOOR HET OPSPOREN VAN SPOORLOPERS)

**8.500 m<sup>2</sup>**

BRANDWERENDE MUREN



Mei // Juni

## Infrabel stelt zijn **Ondernemingsplan 2017 - 2020** voor

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

1. De exploitatieveiligheid van het spoornet stapsgewijs verhogen
2. Waken over de veiligheid en het welzijn van het personeel
3. Het beveiligingsniveau van de assets versterken
4. Een aantrekkelijk rijpadenaanbod vrijwaren
5. Een efficiënt beheer van het treinverkeer aanbieden
6. Bijdragen tot het behoud van een bevredigende stiptheid van het treinverkeer
7. De kwaliteit van de infrastructuur, afgestemd op de exploitatiebehoeften, zo goed mogelijk vrijwaren
8. De financiën globaal gezond houden
9. De maatschappelijke impact van de onderneming verbeteren
10. De onderneming digitaliseren en moderniseren

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

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

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

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

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



○  
Mei // Juni



## Ontsporing van een goederentrein tussen Aubange en Athus

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

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



Mei // Juni

## Job Days: een buitengewone aanwervingscampagne

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

“Op het vlak van aanwervingen hebben we het geweer met succes van schouder veranderd!”

**Nico van Wijk**

Director HR & Organisation





Mei // Juni

## 9 bijkomende windturbines voor het Greensky park

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

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

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

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



Mei // Juni

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

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

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

De werken die Infrabel uitvoert, omvatten met name de vernieuwing van de betonnen kabelsleuven waarin de elektrische kabels werden

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

Dit project kadert in het behoud van de fauna.





## Infrabel verbindt de productie- en exploitatiesites van Carmeuse

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

Lijn 136 werd aangelegd in 1853. Deze verbond destijds Walcourt met Florennes, in het verlengde van de lijn 132 (Charleroi-Mariembourg/Couvin), en zorgde voor het transport van erts van de groeven in het gebied tussen Samber en Maas naar de staalfabrieken. Bij gebrek aan rijpadaanvragen werd de lijn in 1986 gesloten en ontmanteld. Zij zal opnieuw worden aangelegd op de plek waar men de spoorwegbedding nog kan zien die 30 jaar geleden werd opgebroken, over een afstand van 3.350 meter. Het traject zal aansluiten op de bestaande lijn 132, in de buurt van de bestaande groeve van het bedrijf Solvay.

Vier van de vijf kalkfabrieken van Carmeuse waren al aangesloten op het spoornetwerk. De vijfde aansluiting voor zwaar en frequent vervoer

is erg milieuvriendelijk, want ze vermijdt de uitstoot van ongeveer 10.000 ton CO<sub>2</sub> per jaar. Dit komt overeen met de jaarlijkse transporten van 100.000 vrachtwagens.

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

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

*Infrabel zorgt mee voor jobcreatie in de industrie.*

**Ann Billiau**  
Director Traffic Management & Services





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

**A**mer 72 uur om de veiligheid te verbeteren en de kwaliteit van het spoorverkeer van de strategische lijn Hasselt - Tongeren (L34) te optimaliseren. Dit 25km lange traject werd gemoderniseerd tijdens een heuse marathonwerf, dit om zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken voor de reizigers.

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

- In het station van Hasselt werden de sporen en wissels vernieuwd.
- Op het baanvak Hasselt - Bilzen, werden de sporen vernieuwd, werden er bekabelingswerken uitgevoerd en sleuven gegraven.

- Op het baanvak Bilzen - Tongeren werden de sporen en dwarsliggers vernieuwd, de beplanting op de bermen gesnoeid en werd de doorgang op het niveau van Eldersbroek volledig vernieuwd.
- In het station van Tongeren zorgde een werktrein voor het onderhoud van de bovenleiding van alle perronsporen.

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

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



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

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

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

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

Ten slotte hebben Infrabel en TUC RAIL de lokale bediening en bescherming van de beweegbare brug over het Boudewijnkanaal geoptimaliseerd. Het Vlaams Gewest heeft in totaal 674 miljoen euro geïnvesteerd in de realisatie van deze 'ontbrekende schakel'.

*Infrabel en TUC RAIL hebben een cruciale rol gespeeld in de aanleg en ingebruikname van de nieuwe autosnelweg A11, die werd gerealiseerd door de West-Vlaamse afdeling van het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer.*

**Jochen Bultinck**  
Director Build





## Je leven is geen illusie: zomeractie tegen spoorlopen

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

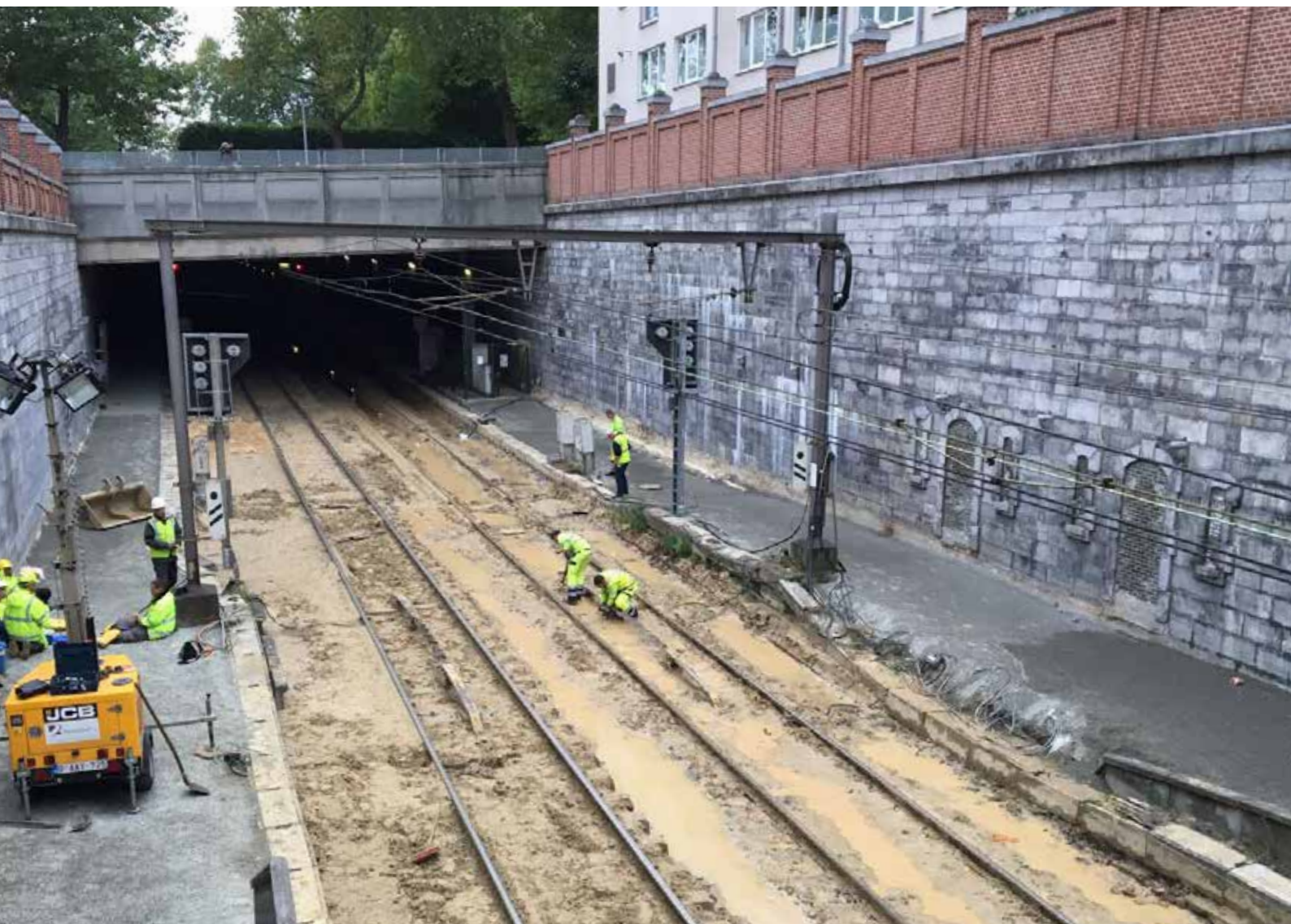
In 2016 al organiseerde Infrabel een nationale enquête om meer inzicht te krijgen in risicovol gedrag en om het doelpubliek voor spoorlopen beter te kunnen bepalen. Deze enquête leert ons dat het typische profiel van een spoorloper een man is uit stedelijk gebied, tussen 18 en 34 jaar oud, die vaak de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

Hoofdrolspeler in de nieuwe sensibiliseringscampagne van Infrabel is een illusionist. Hij nodigt de festivalgangers uit in “The BOX” voor een interactieve act met een tablet. Op zijn scherm is een dummy te zien die langs de sporen loopt

en om tijd te winnen de sporen oversteekt waar dat niet mag. Daarbij wordt hij gegrepen door een trein. Omdat het maar een spel is, kan de illusionist de dummy weer tot leven brengen door hem figuurlijk het leven van 1 van de festivalgangers te geven. Uiteindelijk kan deze zijn reis verder zetten en steekt hij de sporen, zoals het hoort, over via een brug, overweg of onderdoorgang. De boodschap van de illusionist is kort en krachtig: “Kom nooit op de sporen, want je leven is geen illusie zoals in mijn show”. Ten slotte tovert de goochelaar nog oordopjes uit z'n tablet, een praktisch cadeautje.

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

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



## Overstromingen in Sint-Joost-ten-Node:

de teams van Infrabel herstellen de schade in recordtempo!

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

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



## Nieuw tankstation in de haven van Antwerpen

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

Het tankstation, dat werd gebouwd volgens strenge milieunormen, wordt gecontroleerd door OVAM, de Openbare Vlaamse Afvalmaatschappij. Het is uitgerust met een installatie om

vloeistoffen te scheiden en met een betonnen vloerplaat, om elke vorm van bodemverontreiniging te voorkomen.

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





# November // December

## Infrabel sleept verschillende awards

in de wacht voor zijn innovatieve projecten

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

### **RAILPADS**

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

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

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

### **BRUSSEL-SCHUMAN**

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

Tijdens werkdagen passeren er maar liefst 346 treinen per dag in het station Brussel-Schuman. Het station werd volledig omgebouwd met het

oog op de indienststelling van de verbinding Watermaal - Schuman - Josafat (lijn 161A). De investering in de volledige verbinding bedroeg in totaal 564 miljoen euro.

### **ENERGIEVERBRUIK METEN AAN BOORD VAN TREINEN**

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

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

### **SMART RAILWAY:**

#### **TRENDS DIGITAL PIONEERS AWARD**

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



# November // December

## INNOVATIES OP HET VLAK VAN HET ONDERHOUD VAN SPOORINFRASTRUCTUUR



### SMARTER M

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

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



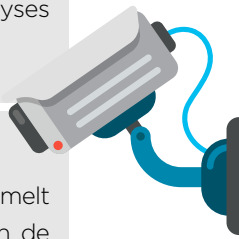
### MEETTREINEN

Vandaag worden er verschillende types meettreinen ingezet om de spoorinfrastructuur te meten: ETCS-TBL1+ bakens, dynamische geometrie van het spoor, dynamische geometrie van de contactdraad van de bovenleiding, ontvangst van het GSM-R-sigitaal, dynamische geometrie van de

wissels. De meettrein die de geometrie van de wissels opmeet, is de belangrijkste innovatie van 2017. Dankzij deze nieuwe uitrusting kunnen alle kanten van de geometrie van de wissels worden bekeken en vergeleken met de veiligheidsreferenties. Wanneer er tussentijdse en/of bijkomende metingen moeten worden gedaan, worden de wissels manueel gemeten met digitale tools zoals de digitale meetlat. Die gegevens worden eveneens opgeslagen en gecentraliseerd. Zo worden de analyses van de gegevens geüniformiseerd.

### RAILVIEW

Onze Street View van het spoornet verzamelt nauwkeurige gegevens over de lokalisatie van de assets en de geometrie van de bereden sporen. Deze gegevens zijn noodzakelijk voor ETCS-studies en preventief onderhoud. RailView kan ook de zichtbaarheidsafstand van de seinen en de lengte van de perrons controleren. Die beelden worden regelmatig geüpdatet dankzij camera's die zijn geïnstalleerd in de stuurposten van onze meettreinen EM202 en EM203. RailView is een afgeleide van GeoRamses, het toegangsportaal voor de technische documentatie van de I-AM assets (seinen, wissels, seinplannen, sectionering, enz.). De technische inventaris Ramses ligt mee aan de basis van het InfraGIS systeem, de opvolger van GeoRamses die gebaseerd zal zijn op de RIAM-inventarissen (Rail Infrastructure Asset Management).



### TABLETS

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



November // December



#### **DRONES**

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

## **3D**

#### **3D-SIMULATOR**

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

*“Smarter M is een belangrijke innovatie met een positieve impact op de veiligheid en stiptheid en past binnen de voorziene ruimte in het budget 2017-2020.”*

*Luc Vansteenkiste  
Director Asset Management*





# November // December



## **Twee tragische ongevallen** in 2017

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

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

Het wegslepen van een trein na een aanrijding aan een overweg op de lijn 112 tussen La Louvière en Charleroi op 27 november 2017 had dramatische gevolgen. Nadat de trein was losgekomen van de hulp trein die hem takelde, reed

de geëvacueerde trein in op het team van Infrabel dat de sporen aan het herstellen was. Hierbij kwamen twee van onze medewerkers om het leven en raakten twee andere zwaargewond. Vijf andere personen geraakten eveneens gewond, toen dezelfde trein uiteindelijk tot stilstand kwam tegen een reizigerstrein. Infrabel werd die dag getroffen in het diepst van zijn spoorweghart.

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



November // December

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

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

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

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

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



November // December

## //GoBlue

de culturele transformatie is volop aan de gang

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

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

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

- TECHNOLOGY

Naast bestaande operationele projecten reikt de pijler "**Technology**" de medewerkers de juiste tools aan om hun dagelijkse taken zo vlot en efficiënt mogelijk uit te voeren.

- PLACE

In de pijler "**Place**" ligt de focus op het creëren van een dynamische werkomgeving met werkruimtes en middelen die aangepast zijn aan de aard van het werk.

- PEOPLE

De pijler "**People**" streeft naar een constructieve bedrijfscultuur waar het behalen van (ambitieuze maar realistische) resultaten, innovatie en het menselijke aspect centraal staan. De focus ligt op de autonomie en verantwoordelijkheidszin van elke medewerker, een constructieve dialoog en teamwerk.

*Het bedrijf ondergaat een diepgaande en duurzame culturele en digitale transformatie: 2017 was een scharnierjaar*

**Benoît Gilson**  
Director Corporate & Public Affairs





# November // December



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

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

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

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

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

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



# November // December

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

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

Op 31 maart 2017 had de federale regering immers beslist om één miljard euro te besteden aan de realisatie van een aantal projecten en werken van strategisch belang voor de spoormobiliteit: het zogenaamde 'heilzame miljard' of investeringspact. Naast dit miljard voorziet de federale regering in de uitvoering van de nog beschikbare Waalse prefinancieringen (prefinanciering Gosselies en prefinanciering LLN), aangevuld met het saldo dat nog beschikbaar is van het GEN-Fonds.

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

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

*“Met het Investeringspact getuigen de federale regering en de gewesten van hun vertrouwen in Infrabel, dit in tijden van beperkte overheidsfinanciën. Dit verheugt ons zeer en we zullen alles in het werk stellen om dit vertrouwen te honoreren.*”

**Christine Vanderveeren**

*Director Finance & Business Administration*



## 2. Positionering van het bedrijf en kerncijfers

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

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

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

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

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

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

overeenstemming met de wettelijk geldende voorschriften heeft toegepast.

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

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

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

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

---

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

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

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

# Kerncijfers



## VEILIGHEID

104

**kabeldiefstallen** met impact op het treinverkeer  
(in 2016: 70)

807

**incidenten met spoorlopers** en 140.312  
gecumuleerde minuten vertraging  
(in 2016: 679 incidenten en 118.872 minuten)

51

**ongevallen aan overwegen met 9 doden**  
(in 2016: 45 ongevallen en 4 doden)

55

**seinvorbijrijdingen** in hoofdspoor (in 2016: 91);  
bereiken van het eerste gevaarlijk punt in  
19 van deze 55 gevallen



## STIPTHEID

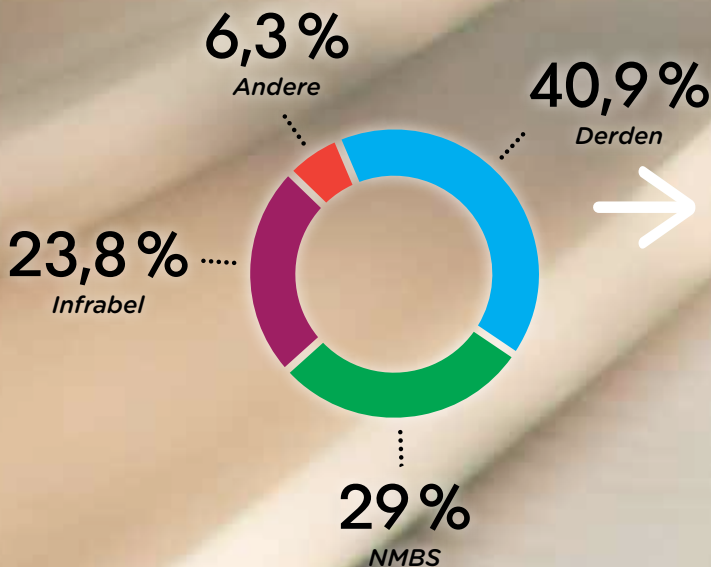
88,3%

**globale stiptheid**  
zonder neutralisatie (In 2016: 89,2%)

92,4%

**globale stiptheid met neutralisatie**  
(In 2016: 95,2%)

\* Neutralisatie van externe factoren en investeringswerken



### TOP 3 OORZAKEN CATEGORIE DERDEN



140.312 min.  
TRESPASSING



102.109 min.  
AANRIJDINGEN  
VAN EEN  
PERSOON



54.664 min.  
ONGEVALLEN  
AAN EEN  
OVERWEG



## PRODUCTIE

# 1.595.757

**aantal rijpaden lange termijn**  
(in 2016: 1.525.058)

# 105.465.990

**aantal trein-km** (in 2016: 107.139.384)

# 827,6 miljoen €

**miljoen euro gerealiseerd investeringen**  
(in 2016: 885,5 miljoen)

# 97,3%

**realisatiegraad van de investeringen**  
ten opzichte van de amendering, voor alle  
financieringsbronnen samen (in 2016: 99,2%)



## FINANCIËN

REBITDA:

# 81,0 miljoen €

EBT:

# 47,9 miljoen €

Thesaurie:

# 460,8 miljoen €

(in 2016: 428,9 miljoen)



## OP ÉÉN LIJN MET DE SAMENLEVING

# 10.347

**personeel (VTE)** (10.564 op 31/12/2016)



# 90-10

percentage  
mannen - vrouwen  
31/12/2017

# 1

diversiteitscharter,  
ondertekend door Luc  
Lallemand, Sophie  
Dutordoir en Paul  
Hautekiet



# 6680

totaal aantal behandel-  
de vragen van buurt-  
bewoners

# 30

georganiseerde  
evenementen  
voor onze  
buurtbewoners

# 39,7 km

sporen uitgerust met  
nieuwe railpads om  
de geluidsoverlast te  
beperken



# 2

lopende  
partnerships om  
een tweede leven  
te geven aan ons  
informaticamaterieel

# 12

Job Days



# 3.670 GWh

geproduceerde  
elektriciteit op basis  
van zonne-energie  
bestemd voor het  
treinverkeer

# 23.061 GWh

geproduceerde  
elektriciteit op basis  
van windenergie voor  
het treinverkeer

# 669 GWh

geproduceerde  
elektriciteit op basis  
van zonne-energie  
bestemd voor de  
gebouwen



# 1019

uren vrijwilligerswerk  
aangeboden aan  
verenigingen

# 23

vzw's waarmee  
we samenwerken



# 3.

## Belangrijke gebeurtenissen na het afsluiten van het boekjaar

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



# 4.

## Omstandigheden die een belangrijke invloed op de ontwikkeling van ondernemingen kunnen hebben

### ONDERNEMINGSPLAN EN MEERJARENINVESTERINGSPLAN

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

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

De uitdaging van dit ondernemingsplan bestaat er dus in om voor de klanten de negatieve impact die voortvloeit uit arbitrages uitgevoerd omwille van budgetverminderingen tot een minimum te beperken. Bijgevolg zal Infrabel dus zijn inspanningen om de modernisering en de digitale transformatie door te zetten, opdrijven. Dat zal met name gebeuren door meer te besparen op deze exploitatiekosten (cf. hoofdstuk 5). Aanvullend op de investeringen die voorzien zijn in het kader van het 'Meerjareninvesteringsplan 2017-2020' (MIP) goedgekeurd op 30 mei en goed voor 4,3 miljard euro, heeft de raad van bestuur van Infrabel op 18 december het 'Strategisch Meerjareninvesteringsplan 2018-2031' (SMIP), voorbereid op vraag van de regering, goedgekeurd. Deze extra investering van 1,149

miljard euro die werd vrijgemaakt door de federale regering zal toelaten om de werken voor het GEN opnieuw op te starten en een aantal gewestelijke spoorprioriteiten te realiseren (zie ook hoofdstuk 5).

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

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

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





## EUROPESE BESLISSINGEN

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

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

Een van de prioriteiten die de Europese Commissie zich in 2017 had gesteld, is om de onderhandelde akkoorden aan te moedigen, met het oog op het verbeteren van het wederzijds begrip bij de menselijke interacties binnen het spoorstel-

sel. Het bleek immers dat tijdens een ongeval dat zich in 2017 in Duitsland had voorgedaan, de machinisten en operatoren van de seinhuizen elkaar niet perfect begrepen. Dat leidde tot discussies rond het taalgebruik. Dit thema zal de komende jaren bovenaan de Europese agenda blijven staan. Het zal een aandachtspunt zijn voor alle Europese infrastructuurbeheerders.

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

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



Europa heeft 9 multimodale Core Networks Corridors vastgelegd die tegen 2030 moeten voltooid zijn. Daarvan lopen er drie door België: de North Sea-Baltic Corridor, de Rhine-Alpine Corridor en de North Sea-Mediterranean Corridor. Tegen 2030 zullen de baanvakken die behoren tot deze corridors moeten beantwoorden aan 5 criteria, voornamelijk ten behoeve van het goederenvervoer: uitgerust zijn voor elektrische tractie, een minimumlast van 22,5 ton (fret) per as kunnen dragen, een referentiesnelheid (fret) van minimaal 100 km/u toelaten, uitgerust zijn

met ETCS (interoperabiliteit) en, op regelmatige afstanden van elkaar verwijderd, beschikken over wijksporen van 750 meter (fret). Vandaag voldoet het Belgische spoornet aan bijna al deze vereisten: slechts een klein aantal baanvakken bleek niet geheel te voldoen aan de criteria, hetgeen momenteel wordt onderzocht.

# 5.

## Risico's waaraan de onderneming is blootgesteld

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

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

Daarnaast bevriest dit koninklijk besluit eveneens het niveau van de infrastructuurvergoeding m.b.t. de openbare dienst voor binnenlands reizigersvervoer op het geïndexeerde niveau van 2014. Op basis van de door NMBS voorziene aangroei van het aantal trein-kilometer tot 2020 en van de evaluatie van de infrastructuurvergoeding die daaruit had

dienen te volgen, zal Infrabel hierdoor zo'n 18 miljoen euro in 2017 en 40 miljoen euro per jaar vanaf 2018 bijkomend moeten besparen.

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

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

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



Infrabel heeft dus de keuze gemaakt om de investeringen, en met name de vervangingsinvesteringen, maximaal te vrijwaren. Op die manier worden er geen nieuwe snelheidsbeperkingen gecreëerd. De onderneming zal eveneens lijn 50A uitbreiden naar vier sporen en investeren in de verhoging van de perrons. De investeringen in veiligheid worden echter geenszins verminderd.

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

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

Aanvullend op het meerjareninvesteringsplan heeft Infrabel eveneens een strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) opgesteld waarmee het GEN kan worden afgewerkt en enkele gewestelijke prioriteiten kunnen worden gerealiseerd. Het SMIP van Infrabel voorziet op zich dat er een globale budgettaire enveloppe, zonder gewestelijke cofinancieringen, van 1.146,9 miljoen courante euro ter beschikking wordt gesteld (ofwel 859,6 miljoen courante euro ten laste van het 'heilzame miljard', 56,2 miljoen courante euro van het beschikbare saldo van het GEN-fonds en 231,1 miljoen courante euro bestaande prefinancieringen). Aanvullend op deze bedragen hebben de gewesten beslist om de uitvoering van hun prioritaire projecten te cofinancieren, respectievelijk ten belope van 100 miljoen euro voor het Vlaams Gewest en 32,5 miljoen courante euro voor het Waals Gewest, waarvan een gedeelte zal worden toegewezen aan de projec-

ten die onder de bevoegdheid van Infrabel vallen. Het globale samenwerkingsakkoord dat dit SMIP formaliseert, werd goedgekeurd in de schoot van de verschillende regeringen (zowel federale als gewestelijke), maar nog niet door de Parlementen. Bijgevolg is het nog niet formeel van kracht. Het koninklijk besluit van 21 december 2013 legt echter wel de federale bijdrage vast die noodzakelijk is voor de uitvoering van het SMIP.

Momenteel worden er samenwerkingsakkoorden en contracten tussen de federale overheid, Infrabel en de gewesten opgesteld, die onder andere de modaliteiten van de cofinanciering formaliseren, maar zij werden tot op heden niet goedgekeurd. Krachtens de beslissing van de raad van bestuur, die op 18 december 2017 het SMIP heeft goedgekeurd, voert het management van Infrabel de projecten uit die vanaf 2018 werden voorzien in het SMIP. Hierbij wordt het financiële evenwicht van Infrabel verzekerd, zoals gevraagd door de raad van bestuur. Gelet op de omvang van de nettoschuld die werd geërfd in 2014, met name 2,2 miljard euro, heeft Infrabel ervoor gekozen om geen investeringen te financieren met bijkomende schulden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 6. Onderzoek en ontwikkeling

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

# 7.

## Dochteronderne- mingen

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

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

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

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

Infrabel bezit bovendien diverse deelnemingen in:

- HR Rail NV van publiek recht dat, overeenkomstig het koninklijk besluit van 11 december 2013, de juridische werkgever is van alle personeelsleden (49%),
- AlphaCloud NV dat oplossingen biedt voor de bewaring en back-up van computergegevens in het Data Center in Muizen (Mechelen) (50%),

- de CVBA Greensky (10%) en CVBA SPS Fin (1,58%), alle twee opgericht in het kader van projecten voor alternatieve energie, en
- de VZW Liège Carex die studies uitvoert over de bouw van een trimodale terminal (lucht, HST en weg) in Liège Airport (10%).

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

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

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

Ces GEIE ont pour objets la promotion et le développement du transport de fret par chemin de fer. Via ces filiales, Infrabel a également des participations indirectes dans:

- Woodprotect Belgium SA (50,94%);
- Rail Facilities SA (49%);
- L'ASBL Eurocarex (2,5%);
- TUC RAIL NV (0,01%).

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

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

---

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



# Financiële gegevens\*

## 1. Wijziging presentatie jaarrekening en waarderingsre- gels

Er werd een nieuwe categorie van vaste activa “Installaties andere dan werkplaatsinstallaties” met een afschrijvingsduur die varieert tussen 5 en 20 jaar toegevoegd in de waarderingsregels. Dit had als gevolg dat de omschrijving van de reeds bestaande categorieën van installaties werd verduidelijkt. Deze wijzigingen hebben geen invloed op het resultaat, gezien het volledig gesubsidieerde materiële vaste activa betreft.

---

*\* De jaarrekeningen maken integraal deel uit van het huidige verslag en worden toegevoegd in een bijlage.*

## 2. Resultatenrekening

RESULTATENREKENING (in miljoen €)	2016	2017
<b>Bedrijfsopbrengsten</b>	1.451,97	1.453,21
<b>Omzet</b>	1.128,72	1.129,05
- Infrastructuurvergoeding	702,45	728,96
- Dotatie van de Staat	169,93	148,33
- Andere	256,34	251,76
Wijzigingen in de afgewerkte producten, goederen in bewerking en de bestellingen in uitvoering	-2,55	0,48
Geproduceerde vaste activa	308,65	306,77
Andere exploitatieopbrengsten	17,15	16,91
<b>Bedrijfskosten</b>	1.398,92	1.372,21
Grond- en hulpstoffen	204,14	190,09
Diverse diensten en goederen	1.192,03	1.178,53
- Personeelskosten*	703,31	693,49
- Andere	488,72	485,04
Andere exploitatiekosten	2,75	3,59
<b>Recurrent bruto exploitatieresultaat (REBITDA)</b>	53,05	81,00
Niet-recurrent exploitatieresultaat	8,96	1,39
Afschrijvingen, waardeverminderingen en voorzieningen*	-629,15	-651,45
Recurrent financieel resultaat	557,14	617,27
Niet-recurrent financieel resultaat	-1,58	-0,29
<b>GLBAAL RESULTAAT (EBT)</b>	<b>-11,58</b>	<b>47,92</b>

\* Vanaf 2017 worden de kosten m.b.t. niet opgenomen compensatie- en normaal verlof geboekt als "Personeelskosten" ten opzichte van "Overlopende rekeningen", en niet meer als "Toevoeging aan de voorzieningen" ten opzichte van "Voorzieningen". Om de vergelijkbaarheid tussen de boekjaren te garanderen, werden de cijfers voor boekjaar 2016 eveneens aangepast.

## REBITDA

Het boekjaar 2017 wordt afgesloten met een **REBITDA van 81,0 miljoen€**, tegenover 53,1 miljoen€ in 2016, een stijging met 27,9 miljoen€.

Deze evolutie wordt verklaard door:

- een stijging van de bedrijfsopbrengsten met 1,2 miljoen€ (+0,1%) en
- een daling van de bedrijfskosten met 26,7 miljoen€ (-1,9%).

De stijging van de bedrijfsopbrengsten met 1,2 miljoen€ kan worden verklaard door:

- een stijging van de infrastructuurvergoeding met 26,5 miljoen€, en
- een stijging in de voorraadwijziging van de goederen in bewerking en gereed product met 0,6 miljoen€,
- gedeeltelijk gecompenseerd door een daling in de dotatie van de Staat met 21,6 miljoen€,
- een daling van de andere omzet, voornamelijk de bouw van spoorweginstallaties en IT-contracten in opdracht van de NMBS, met 4,6 miljoen€, die slechts gedeeltelijk wordt gecompenseerd door een stijging in de voorraadwijziging van de bestellingen in uitvoering met 2,4 miljoen€,
- een daling van de geproduceerde vaste activa met 1,9 miljoen€, en
- een daling van de andere exploitatieopbrengsten met 0,2 miljoen€.

De daling van de bedrijfskosten met 26,7 miljoen€ kan worden verklaard door de volgende elementen:

- een daling van het verbruik van grond- en hulpstoffen met 14,1 miljoen€,
- een daling van de personeelskosten met 9,8 miljoen€, en
- een daling van de andere aankopen van diverse diensten en goederen met 3,7 miljoen€,
- gedeeltelijk gecompenseerd door een stijging van de andere exploitatiekosten met 0,9 miljoen€.

## EBT

Het niet-recurrent exploitatieresultaat bedraagt 1,4 miljoen€ ten opzichte van 9,0 miljoen€ in 2016. Dit resultaat omvat voornamelijk de gerealiseerde meerwaarde op de verkoop van terreinen.

De afschrijvingen en kosten m.b.t. waardeverminderingen en voorzieningen bedroegen 651,5 miljoen€, een stijging van 22,3 miljoen€ ten opzichte van 2016. De afschrijvingen stegen met 45,9 miljoen€, maar deze stijging wordt bijna volledig gecompenseerd door een overeenkomstige stijging in de afschrijvingen op kapitaalsubsidies en heeft dus nauwelijks impact op de EBT. Voornamelijk door de lagere waardeverminderingen op handelsvorderingen daalden de kosten m.b.t. waardeverminderingen met 2,1 miljoen€. De kosten van de voorzieningen daalden met 21,5 miljoen€, voornamelijk door een lichte stijging van de rentevoeten op lange termijn waardoor de voorzieningen voor pensioenen en soortgelijke verplichtingen in 2017 licht daalden terwijl er in 2016 een sterke daling was van deze rentevoeten met een sterke aangroei van deze voorzieningen als gevolg.

Het recurrent financieel resultaat is positief ten belope van 617,3 miljoen€, een stijging van 60,1 miljoen€ ten opzichte van 2016. Het omvat enerzijds recurrente financiële opbrengsten ten belope van 725,0 miljoen€, waarvan 649,6 miljoen€ het gevolg zijn van afschrijvingen op kapitaalsubsidies, en anderzijds recurrente financiële lasten ten belope van 107,8 miljoen€, waarvan 121,9 miljoen€ financiële lasten voortvloeiend uit de schulden en -14,2 miljoen€ aan terugnames op de voorzieningen voor financiële instrumenten door de depreciatie van de US dollar en de daling van de rentevoeten op korte termijn. Het niet-recurrent financieel resultaat is negatief ten belope van 0,3 miljoen€.

Het boekjaar 2017 wordt dus afgesloten met een **globaal bedrijfsresultaat (EBT) van 47,9 miljoen€** (2016: -11,6 miljoen€).

# 3. Balans

\* Vanaf 2017 worden de kosten m.b.t. niet opgenomen compensatie- en normaal verlof geboekt als "Personeelskosten" ten opzichte van "Overlopende rekeningen", en niet meer als "Toevoeging aan de voorzieningen" ten opzichte van "Voorzieningen". Om de vergelijkbaarheid tussen de boekjaren te garanderen, werden de cijfers voor boekjaar 2016 eveneens aangepast.

ACTIVA (in miljoen €)	2016	2017
I. Oprichtingskosten	0,00	0,00
<b>Vaste activa</b>	<b>19.073,05</b>	<b>19.282,66</b>
II. Immateriële vaste activa	1.376,98	1.359,29
III. Materiële vaste activa	17.621,37	17.847,13
IV. Financiële vaste activa	74,70	76,24
<b>Vlottende activa</b>	<b>2.889,99</b>	<b>2.805,84</b>
V. Vorderingen op meer dan één jaar	979,70	932,17
VI. Voorraden en bestellingen in uitvoering	259,72	250,77
VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar	361,22	345,15
VIII. Geldbeleggingen	556,58	542,12
IX. Beschikbare middelen	181,28	203,80
X. Overlopende rekeningen	551,49	531,83
<b>TOTAAL VAN DE ACTIVA</b>	<b>21.963,04</b>	<b>22.088,50</b>

PASSIVA	2016	2017
<b>Eigen vermogen</b>	<b>16.714,22</b>	<b>16.994,31</b>
I. Kapitaal	875,28	770,08
II. Uitgiftepremies	299,32	299,32
III. Herwaarderingsmeerwaarden	61,92	57,76
IV. Reserves	17,17	17,17
V. Overgedragen resultaat	-121,40	-121,40
Te bestemmen winst van het boekjaar		47,92
VI. Kapitaalsubsidies	15.581,93	15.923,46
<b>Voorzieningen</b>	<b>432,15</b>	<b>413,46</b>
VII. Voorzieningen	432,15	413,46
<b>Schulden</b>	<b>4.816,67</b>	<b>4.680,73</b>
VIII. Schulden op meer dan één jaar	2.879,29	3.070,79
IX. Schulden op ten hoogste één jaar	1.070,19	752,38
X. Overlopende rekeningen	867,19	857,56
<b>TOTAAL VAN DE PASSIVA</b>	<b>21.963,04</b>	<b>22.088,50</b>

**Het balanstotaal** van Infrabel op 31.12.2017 bedraagt 22.088,5 miljoen€, een stijging van 125,5 miljoen€ tegenover vorig jaar (+ 0,6%).

De balansstructuur blijft gekenmerkt door een belangrijk deel vaste activa (19.282,7 miljoen€). Dit zijn voornamelijk materiële vaste activa (17.847,1 miljoen€), maar ook immateriële vaste activa (1.359,3 miljoen€), waaronder het exploitatierecht, en financiële vaste activa (76,2 miljoen€).

De stijging van de vaste activa met 209,6 miljoen€ is te danken aan de gerealiseerde investeringen in 2017 voor 885,9 miljoen€. Deze stijging wordt gedeeltelijk gecompenseerd door de afschrijvingen en waardeverminderingen op de vaste activa en eveneens door buitengebruikstellingen en verkopen van vaste activa voor een bedrag van 676,3 miljoen€.

Binnen deze vaste activa werd een bedrag van 77,0 miljoen€ geboekt die betaald werd aan TUC RAIL als voorschot voor investeringswerken en aangerekend werd op de kapitaalsubsidies.

De rest van de activa wordt gevormd door de vlottende activa (2.805,8 miljoen€) die voor 1.277,3 miljoen€ bestaan uit vorderingen, voor 745,9 miljoen€ uit geldbeleggingen en beschikbare middelen, voor 250,8 miljoen€ uit voorraden en bestellingen in uitvoering en voor 531,8 miljoen€ uit overlopende rekeningen.

De daling van de vlottende activa met 84,2 miljoen€ is het gevolg van de daling in de vorderingen met 63,6 miljoen€, in de overlopende rekeningen met 19,7 miljoen€ en in de voorraden en bestellingen in uitvoering met 9,0 miljoen€, gedeeltelijk gecompenseerd door de stijging in de geldbeleggingen en beschikbare middelen met 8,1 miljoen€. Het passief wordt gevormd door 16.994,3 miljoen€ eigen vermogen, waarvan 15.923,5 miljoen€ aan kapitaalsubsidies, en voorts 413,5 miljoen€ aan voorzieningen en 4.680,7 miljoen€ aan schulden, waarvan voor 3.070,8 miljoen€ aan (bruto) schulden op lange termijn, voor 752,4 miljoen€ aan schulden op korte termijn en voor 857,5 miljoen€ aan overlopende rekeningen.

**Het eigen vermogen** is gestegen met 280,1 miljoen€ door de stijging in de kapitaalsubsidies en de winst van het boekjaar, gedeeltelijk gecompenseerd door de daling in het kapitaal en in de herwaarderingsmeerwaarden. De daling van het kapitaal met 105,2 miljoen€ is het gevolg van de goedkeuring door de Algemene Vergadering van 17 mei 2017 van de transfer van kapitaal naar kapitaalsubsidies in uitvoering van art. 355 van de Wet van 20 juli 2006.

De voorzieningen zijn gedaald met 18,7 miljoen€, voornamelijk ten gevolge van een daling in de voorzieningen voor financiële instrumenten door de depreciatie van de US dollar en de daling van de korte termijn interestvoeten en een lichte daling in de voorzieningen voor personeelsgerelateerde voorzieningen.

De daling van de schulden met 135,9 miljoen€ is het gevolg van de daling in de schulden op ten hoogste één jaar met 317,8 miljoen€ en de daling in de overlopende rekeningen met 9,6 miljoen€, gedeeltelijk gecompenseerd door de stijging in de schulden op meer dan één jaar met 191,5 miljoen€. De daling in de schulden op korte termijn is voornamelijk het gevolg van het herklasseren van 260 miljoen€ aan leningen op korte termijn naar lange termijn ingevolge het uitoefenen door een investeerder van zijn optie tot verlenging van twee bestaande leningen met twee jaar. Bijkomend dalen deze schulden door de aflossingen op leningen en door de daling van de handelsschulden, gedeeltelijk gecompenseerd door herklasseringen ten belope van 260 miljoen euro van het kortlopend gedeelte van andere leningen van de lange naar de korte termijn en door hogere beleggingen bij Infrabel door de dochterondernemingen. De lange termijn schulden stijgen voornamelijk door hoger vermelde herklasseringen.

# 4.

## Continuïteit

De Raad van Bestuur stelt vast dat uit de balans een overgedragen verlies blijkt ten belope van 73,5 miljoen €, maar constateert eveneens dat:

- Dit overgedragen verlies nagenoeg volledig het gevolg is van de partiële splitsing in 2014 van de NMBS Holding in het kader van de hervorming van de NMBS Groep, waarbij voor 126,9 miljoen € aan overgedragen verlies werd overgenomen. Voorheen had Infrabel een positief overgedragen resultaat.
- De EBT zich de laatste jaren rond de break even situeert. In 2017 was de EBT positief en bedroeg 47,9 miljoen €.
- Het overgedragen verlies van 73,5 miljoen € dient geplaatst te worden ten opzichte van een totaal eigen vermogen van 17,0 miljard €.
- Infrabel een heel nauwe band met de Federale Staat heeft, aandeelhouder voor 99,3%.
- Het financieel evenwicht via de wetgeving wordt gegarandeerd, met name via artikel 47,§1, van de Spoorcodex, zoals toegevoegd door de wet van 15 juni 2015, dat voorziet dat de Federale Staat de gepaste maatregelen dient te nemen indien, over een periode van maximaal 5 jaar, de inkomsten van Infrabel de kosten m.b.t. de spoorinfrastructuur niet dekken.

Gelet op deze elementen is de Raad van Bestuur dan ook van oordeel dat dit overgedragen verlies de continuïteit van de vennootschap niet in het gedrang brengt en dat de toepassing van de waarderingsregels in de veronderstelling van continuïteit dan ook verantwoord is.



# 5.

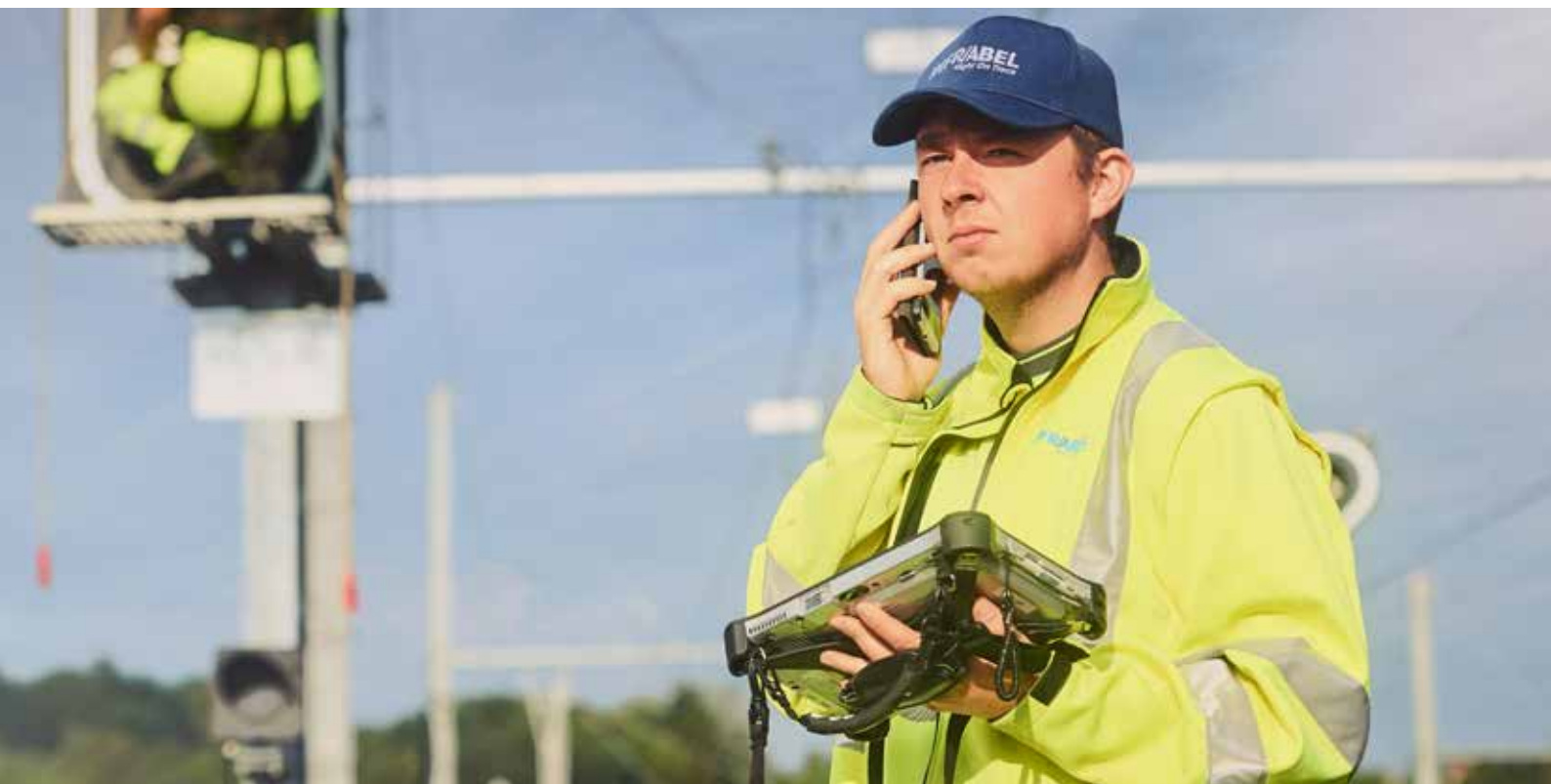
## Bestemming van het resultaat

<b>Het te bestemmen resultaat bedraagt:</b>	
- Te bestemmen resultaat van het boekjaar:	47.921.717,88€
- Overgedragen resultaat van het vorige boekjaar:	-121.401.917,80€
- Te bestemmen resultaat:	-73.480.199,92€

<b>De Raad van Bestuur stelt de volgende resultaatbestemming voor:</b>	
- Overdracht naar het volgend boekjaar:	-73.480.199,92€





## 6. Risico's en onzekerheden verbonden aan het gebruik van financiële instrumenten

Infrabel voert een actief risicobeheer, om aldus liquiditeits-, wisselkoers-, interest- en kredietrisico's te beheersen. Daartoe heeft hij een financiële politiek vastgesteld, goedgekeurd door de Raad van Bestuur, waarin dit risicobeheer strikt gereguleerd is.

Om de financiële risico's te beheren, kan beroep gedaan worden op termijncontracten en op afgeleide producten. Infrabel maakt gebruik van interest- en deviezenswaps in het kader van de dekking van interest- en wisselkoersrisico's. Elke transactie met betrekking tot rente en wisselkoers-

sen dient verbonden te zijn met een onderliggende commerciële basistransactie.

### **LIQUIDITEITSRISICO**

Bij het aangaan van financieringen wordt rekening gehouden met de verwachte evolutie van de toekomstige cash flows, om zo de inkomende en uitgaande kasstromen in evenwicht te brengen. Beleggingen en leningen moeten in de mate van het mogelijke op elkaar afgestemd zijn om de interne risico's maximaal te neutraliseren.

Verder wordt het liquiditeitsrisico opgevangen door een spreiding van de vervalttermijnen van de schuld in de tijd. De gewogen gemiddelde resterende looptijd van de langlopende schuld is in principe vastgesteld op minimum 5 jaar.

### **WISSELKOERSRISICO**

Een wisselkoersrisico in het kader van financieringen dient steeds volledig ingedekt zijn. Wanneer een wisselkoersrisico ontstaat in het kader van exploitatie-uitgaven of investeringen, mag het maximaal openstaande risico oplopen tot een tegenwaarde van 100.000 EUR per vreemde munt als het over USD, GBP of CHF gaat. Voor alle andere vreemde valuta samen mag het openstaande risico oplopen tot een totale tegenwaarde van 100.000 EUR.



## RENTERISICO

Het gedeelte van de totale schuld dat op basis van een vlottende rente is gefinancierd, is onderhevig aan een renterisico. De financiële politiek, goedgekeurd door de Beheersorganen, laat toe financieringen aan vlottende rente af te sluiten tot maximaal 40% van de totale schuld op lange termijn. De huidige samenstelling van de schulden respecteert ruimschoots deze beleidslijn. Omzettingen van posities in vlottende rente naar vaste rente worden indien nodig gerealiseerd door gebruik te maken van renteswaps. Daarenboven is een belangrijk gedeelte van de uitstaande schuld gedekt door verbintenissen van de Belgische Staat ten opzichte van Infrabel.

## KREDIETRISICO

Eventuele beschikbare liquiditeiten op korte termijn worden met toepassing van de financiële politiek belegd bij een aantal financiële instellingen, ten belope van een maximaal toegelaten bedrag, dat afhankelijk is van de rating van elke financiële tegenpartij, en voor een periode van maximaal 12 maanden. Resterende bedragen worden belegd bij het Agentschap van de Schuld van de Belgische Staat. Dit beperkt het risico op tegenpartijen tot een minimum; de rating van alle tegenpartijen wordt daarenboven tweewekelijks geactualiseerd. Het concentratierisico wordt opgevangen door de beperking dat maximaal 50% van de liquiditeiten van Infrabel bij dezelfde tegenpartij geplaatst mag worden.

Voor de afgeleide producten dient het kredietrisico ten overstaan van de tegenpartijen systematisch afgedekt te worden door een waarborg in liquiditeiten, de "collateral", die wordt geregeld door CSA's ('Credit Support Annex'). Bij overeenkomsten van dit type wordt er op regelmatige basis een berekening gemaakt van het netto bedrag dat, hetzij door Infrabel, hetzij door de tegenpartij verschuldigd is, in het geval dat het geheel van de afgeleide producten tussen de verschillende partijen geannuleerd zou worden tegen de huidige marktwaarde, en waardoor het kredietrisico beperkt wordt tot een maximum bedrag dat afhankelijk is van de kredietwaardigheid van de tegenpartij.

Infrabel is onder zijn normale bedrijfsvoering in principe ook blootgesteld aan kredietrisico's op handels- en financiële vorderingen. Het kredietrisico op de handelsvorderingen en overige debiteuren is echter laag, gezien de voornaamste debiteuren de Belgische Staat en de spoorwegoperatoren zijn.





## 7. Bijkomende taken toever- trouwd aan de commissarissen

Tijdens het boekjaar 2017 werd één bijkomende controleopdracht aan de commissarissen toevertrouwd, met name het opstellen van een speciaal verslag bestemd voor de FSMA houdende het respect van de verplichtingen voortvloeiend uit Verordening 648/2012 van 4 juli 2012 (“Verplichting EMIR”) voor een bedrag van 7.000€.

# Corporate governance

Dit hoofdstuk verstrekt informatie over de werkingsregels van de vennootschap in het licht van de Corporate Governance-principes.

## 1. Raad van bestuur

### Samenstelling

**In 2017 was de raad van bestuur als volgt samengesteld:**

- De heer Herman DE BODE, voorzitter van de raad;
- De heer Luc LALLEMAND, gedelegeerd bestuurder;
- De heer Jan CORNILLIE;
- De heer Jacques ETIENNE;
- De heer Ruben LECOK;
- Mevrouw Sylvianne PORTUGAELS;
- De heer Pierre PROVOST;
- Mevrouw Florence REUTER;
- Mevrouw Maria VAN DE WIELE (Mieke OFFECIERS);
- Mevrouw Karin GENOE;
- Mevrouw Ingrid CEUSTERS;
- De heer Laurent VRIJDAGHS;
- De heer Karel STESENS;
- De heer Antoine DE BORMAN.

### Wijzigingen in 2017:

De twee onafhankelijke bestuurders die voldoen aan de criteria vermeld in artikel 526 ter van het Wetboek van Vennootschappen en, in overeenstemming met art. 207 van de wet van 21 maart 1991 (artikel 7 L. 03/08/2016), benoemd werden door de algemene vergadering, zijn:

- Monsieur Pierre PROVOST;
- Madame Karin GENOE.

De vertegenwoordigers van de gewesten in de raad van bestuur, die werden benoemd in overeenstemming met het Koninklijk Besluit van 25 april 2014 inzake de vertegenwoordiging van de gewesten in de raden van bestuur van Infrabel en de NMBS en in de RER-Stuurgroep van de NMBS, zijn:



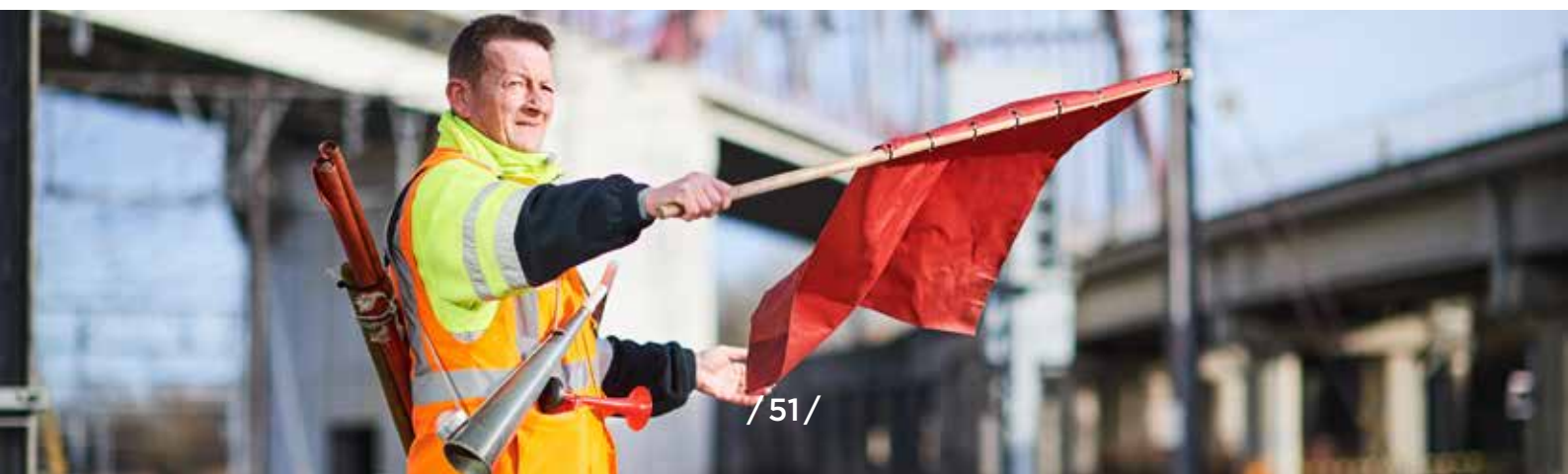
- dhr. Karel STESENS, voor het Brussels gewest;



- dhr. Antoine DE BORMAN, voor het Waals gewest;



- dhr. Herman DE BODE, voor het Vlaamse gewest.



## Hoofdfunctie die in 2017 buiten Infrabel werd uitgeoefend door de niet-uitvoerende bestuurders

- De heer Herman DE BODE, senior advisor bij Vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der gebouwen;
- Mevrouw Maria VAN DE WIELE, Senior partner Interelgroup NV;
- De heer Laurent VRIJDAGHS, administrateur-generaal van de Regie der Gebouwen.
- De heer Jan CORNILLIE, directeur studiedienst sp.a;
- De heer Jacques ETIENNE, jurist op rust;
- Mevrouw Sylvianne PORTUGAELS, algemeen directeur CHR Citadelle (Luik);
- De heer Ruben LECOK, Directeur Algemeen Beleid bij de Beleidscel van Vice-eersteminister en minister van Ontwikkelingssamenwerking, Digitale Agenda, Telecom en Post
- De heer Pierre PROVOST, Directeur van het kabinet van mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, openbare netheid en inzameling en verwerking van afval, wetenschappelijk onderzoek, gemeentelijke sportinfrastructuur en overheidsdienst tot 31 mei 2017, Project Manager VZW Brussels Major Events vanaf 6 november 2017;
- Mevrouw Karin GENOE, Afgevaardigd Bestuurder Vias institute;
- Mevrouw Ingrid CEUSTERS, CEO Group Hugo Ceusters-SCMS N.V.;
- Mevrouw Florence REUTER, burgemeester van Waterloo;
- De heer Karel STESENS, op rust;
- De heer Antoine DE BORMAN, Directeur van CEPESS, Centrum voor Politieke, Economische en Sociale Studies.





## Benoeming van de bestuurders

Met uitzondering van de twee bestuurders die voldoen aan de criteria vermeld in artikel 526ter van het Wetboek van vennootschappen en die worden benoemd door de algemene vergadering, benoemt de Koning de bestuurders bij een besluit dat door de Raad van Ministers wordt vastgesteld.

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

De raad van bestuur bestaat uit drie vertegenwoordigers van de regionale autoriteiten, met dien verstande dat

- 1° een lid wordt benoemd door de Koning op voorstel van de Regering van het Vlaamse Gewest;
- 2° een lid wordt benoemd door de Koning op voorstel van de Regering van het Waalse Gewest;
- 3° een lid wordt benoemd door de Koning op voorstel van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

# Werking

In 2017 vergaderde de raad van bestuur **10 keer**.

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.*

*§ 2. De raad van bestuur kan de in § 1 bedoelde bevoegdheden geheel of gedeeltelijk opdragen aan het directiecomité, met uitzondering van :*

- 1° de goedkeuring van het beheerscontract, evenals elke wijziging ervan;*
- 2° het vaststellen van het ondernemingsplan en het algemeen beleid;*
- 3° het toezicht op het directiecomité, inzonderheid wat de uitvoering van het beheerscontract betreft;*
- 4° de andere bevoegdheden die door deze titel en, ingeval het overheidsbedrijf de vorm van naamloze vennootschap van publiek recht heeft, door de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen uitdrukkelijk aan de raad van bestuur worden toegewezen”.*

## **Delegaties van bevoegdheden**

De laatste versie van het “Reglement inzake bevoegheids(sub)delegaties en handtekeningbevoegdheden” werd goedgekeurd door de raad van bestuur van 27 november 2015 en gepubliceerd in de bijlagen van het Belgisch Staatsblad van 23 september 2016.

## **Schriftelijk genomen beslissingen**

*“In uitzonderlijke gevallen, wanneer de dringende noodzakelijkheid en het belang van de vennoot-*

*schap 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).*

In de loop van 2017 heeft de raad deze procedure niet toegepast.

## **Strijdig belang van vermogensrechtelijke aard**

In 2017 werd de procedure zoals voorgeschreven in artikel 523 van het Wetboek van vennootschappen: indien een bestuurder, rechtstreeks of onrechtstreeks, een belang van vermogensrechtelijke aard heeft dat strijdig is met een beslissing of een verrichting die tot de bevoegdheid behoort van de raad van bestuur, geen enkele keer toegepast.

## **Charter van de bestuurder**

Het Charter van de bestuurder maakt deel uit van het huishoudelijk reglement van de raad van bestuur.

Dit charter geldt voor de leden van de raad van bestuur van de Infrabel alsook voor iedere door Infrabel in een vennootschap aangestelde bestuurder.

Krachtens dit Charter verbinden de bestuurders zich er bij de uitoefeningen 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 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.

### Samenstelling

Het comité is als volgt samengesteld:

- de heer Laurent VRIJDAGHS, voorzitter van het auditcomité;
- Mevrouw Maria VAN DE WIELE;
- De heer Ruben LECOK;
- De heer Pierre PROVOST.

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.

### Wijzigingen in 2017

Op 20 februari 2017 heeft de raad van bestuur de heer Ruben LECOK benoemd tot lid van het auditcomité om mevrouw Lieve SCHUERMANS te vervangen.

## Werking

In 2017 vergaderde dit comité **5 keer**.

### 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 via 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:

- de financiële informatie, o.a. de jaarrekeningen, onderzoeken en aan de raad advies over verstrekken;
- In samenwerking met het college van commissarissen en de verantwoordelijke van de Interne Audit I-IA, het intern controlesysteem van Infrabel beoordelen, superviseren en zich uitspreken over dat systeem en over de vaststellingen en aanbevelingen die dienaangaande geformuleerd worden door het college van commissarissen, net als de antwoorden die het management daarop heeft gegeven;
- Het door het hoofd van de Interne Audit I-IA voorbereide auditprogramma evalueren en goedkeuren;
- De conclusies en belangrijke aanbevelingen geformuleerd in de auditrapporten onderzoeken, toezien op de opvolging van deze aanbevelingen en op de uitvoering door het management van de met de Interne Audit I-IA overeengekomen acties in reactie op deze audit-aanbevelingen en de acties die het ma-

- nagement heeft ondernomen in reactie op deze aanbevelingen; de Interne Audit I-IA opdracht geven om bij het directiecomité tussen te komen in geval van lacunes en/of significante vertragingen die werden vastgesteld in de uitvoering van deze aanbevelingen;
- De wijze beoordelen waarop de risico's waaraan Infrabel is blootgesteld worden geïdentificeerd, beoordeeld en beheerst, zich te vergewissen van de betrouwbaarheid en van de integriteit van de financiële verslagen inzake risicobeheer ;
  - Toezien op de coördinatie van de werkzaamheden van de Interne Audit, van deze die aan externe consultants werden toevertrouwd en van deze van het College van Commissarissen;
  - De structuur van de Interne Audit van Infrabel, zijn budget op het vlak van personeelsbezetting, opleiding van het personeel en materiële ondersteuning goedkeuren ;
  - De raad van bestuur een gemotiveerd advies bezorgen met betrekking tot de aanstelling en vervanging van de verantwoordelijke van de Interne Audit van Infrabel na advies van het benoemings- en bezoldigingscomité, toezien op de onafhankelijkheid en de objectiviteit van de interne en externe auditeurs;
  - Het Charter van de Interne Audit Infrabel en de latere herzieningen ervan goedkeuren;
  - De raad van bestuur een gemotiveerd advies verstrekken over de benoeming of herbenoeming van de revisoren van Infrabel evenals over hun honoraria;
  - Overgaan tot de controle en onderzoek van elk specifiek dossier dat nodig geacht wordt door de raad van bestuur.







### 3.

## Benoemings- en bezoldigingscomité

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

### Samenstelling

Het comité is als volgt samengesteld:

- De heer Herman DE BODE, voorzitter van het benoemings- en bezoldigingscomité;
- De heer Luc LALLEMAND;
- De heer Jan CORNILLIE;
- De heer Jacques ETIENNE.

### Wijzigingen in 2017

Door de benoeming van een nieuwe voorzitter van de raad van bestuur op 1 januari 2017, werd mevrouw Christine VANDERVEEREN automatisch vervangen door de heer Herman DE BODE als voorzitter van het benoemings- en remuneratiecomité.

### Werking

In 2017 vergaderde het comité **3 keer**.

### Bevoegdheden

Het comité brengt een advies uit over de door de gedelegeerd bestuurder voorgestelde kandidaatstellingen voor de benoeming van de leden van het directiecomité.

Het doet voorstellen aan de raad met betrekking tot 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.

## Directiecomité

### Samenstelling

Het directiecomité is als volgt samengesteld:

- De heer Luc LALLEMAND, gedelegeerd bestuurder;
- De heer Luc VANSTEENKISTE, directeur-generaal Asset Management;
- Mevrouw Ann BILLIAU, directeur-generaal Traffic Management & Services;
- De heer Dirk DEMUYNCK, directeur-generaal Build, tot 31 maart 2017;
- Mevrouw Christine VANDERVEEREN, directeur-generaal Finance & Business Administration, vanaf 1 april 2017.

#### **Geldende regels voor hun benoeming en hun 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).

#### **Wijzigingen in 2017**

Op 31 maart 2017 ging de heer Dirk DEMUYNCK met pensioen.

Overeenkomstig de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van de overheidsbedrijven, de statuten van Infrabel en de positieve aanbeveling van het benoemings- en vergoedingscomité, heeft de raad van bestuur van 28 maart 2017 besloten om mevrouw Christine VANDERVEEREN te benoemen als lid van het directiecomité van Infrabel met ingang op 1 april 2017 voor een termijn van zes jaar.

## Werking

Gedurende het jaar 2017, vergaderde het directiecomité 33 keer. Er waren 3 schriftelijke procedures.

#### **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. Ze kunnen de taken onder elkaar verdeelen.”*

#### **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 beheer 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 akten bepalen waarvan de goedkeuring afwijkt van dit artikel.

De raad van 8 november 2004 en van 28 oktober 2010 en van 25 maart 2014 stelde de heer Luc VANSTEENKISTE aan als directeur-generaal die houder is van de tweede handtekening.

#### **Vorbereiding van de beslissingen**

De beslissingen van het directiecomité worden voorbereid door het Executive Committee. Dit is een informele vergadering, waarin naast de leden van het directiecomité, de overige directeurs van Infrabel zetelen.

# 5.

## Toezicht

### De Regeringscommissarissen

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).

Ze waken over de naleving van de wet, de statuten en het beheerscontract. Zij zien er op toe dat het beleid van Infrabel, inzonderheid het beleid met toepassing van artikel 13 van de wet van 21 maart 1991, de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst niet in het gedrang brengt.

Elke regeringscommissaris brengt verslag uit bij de minister onder wie hij ressorteert. De regeringscommissarissen brengen verslag uit aan de minister van begroting aangaande alle beslissingen van de raad van bestuur of het directiecomité die een weerslag hebben op de algemene uitgavenbegroting van de Staat.

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

De regeringscommissarissen bij Infrabel waren:

- dhr. David WEYTSMAN, benoemd bij koninklijk besluit van 26 februari 2015, tot en met 30 november 2017;
- dhr. Maxime SEMPO, benoemd bij koninklijk besluit van 26 februari 2015;
- dhr. Martin DE BRABANT, benoemd bij koninklijk besluit van 19 november 2017, met ingang van 1 december 2017.

#### Wijzigingen in 2017

Aan de heer David WEYTSMAN werd bij koninklijk besluit van 19 november 2017 eervol ontslag verleend uit zijn mandaat als Regeringscommissaris bij Infrabel, met ingang van 1 december 2017.

Bij Koninklijk Besluit van 19 november 2017 werd de heer Martin DE BRABANT benoemd tot regeringscommissaris bij Infrabel om de heer David WEYTSMAN vanaf 1 december 2017 te vervangen.



## Bezoldiging

De wet van 21 maart 1991 (art. 213 § 1) voorziet dat de Koning de bezoldiging van de regeringscommissarissen regelt. Deze bezoldiging is ten laste van Infrabel. De bezoldiging werd vastgelegd bij koninklijk besluit van 4 juli 2008.

Voor het boekjaar 2017 werden de volgende vergoedingen uitgekeerd:

- Het geïndexeerde forfaitaire deel van januari tot juni (= X 1,6406) bedraagt € 1.845,66 bruto/6 maand, dit is € 307,61 bruto /maand; het geïndexeerde forfaitair deel van juli tot december (= X 1,6734) bedraagt € 1.882,56 bruto/6 maand, dit is € 313,76 bruto /maand;
- Het geïndexeerde variabele loon bedraagt € 7.456,50 bruto/jaar, verhoudingsgewijs met de aanwezigheid op de raad van bestuur betaald.

	Forfaitair	Variabel	TOTAAL
<b>Dhr. David WEYTSMAN</b> <i>regeringscommissaris</i>	3.402,16€	€6.710,85€ (9 vergaderingen /9)	€10.113,01
<b>Dhr. Maxime SEMPO</b> <i>regeringscommissaris</i>	€3.715,92	€7.456,50 (10 vergaderingen /10)	€11.172,42
<b>Dhr. Martin DE BRABANT</b> <i>regeringscommissaris</i>	€313,76	€745,65 (1 vergadering /1)	€1.059,41



## College van Commissarissen

Artikel 25 § 1 van de wet van 21 maart 1991 bepaalt dat *“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.

Op voorstel van het strategisch bedrijfscomité en de raad van bestuur, heeft de algemene vergadering van 17 mei 2017 KPMG & BDO aangesteld als commissaris-revisor voor de boekjaren 2017 tot 2019.

Hun mandaat betreft de wettelijke opdracht van externe controle van de statutaire en geconsolideerde rekeningen van Infrabel.

De algemene vergadering van 17 mei 2017 heeft kennis genomen van de beslissing van de algemene vergadering van het Rekenhof van 5 oktober 2016, om de mandaten van de heren Michel de FAYS en Rudi MOENS, adviseurs bij het Rekenhof, als leden van het College van Commissarissen van Infrabel, voor een periode van drie jaar te verlengen.

De leden van het college zijn:

- de vennootschap KPMG Bedrijfsrevisoren CVBA, vertegenwoordigd door dhr. Erik CLINCK,
- de vennootschap BDO Bedrijfsrevisoren CVBA, vertegenwoordigd door dhr. Félix FANK,
- de heren Michel de FAYS en Rudy MOENS, raadsheren bij het Rekenhof.



## 6. Mandaten in de dochterondernemingen en vennootschappen met deelneming

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

Op 31 december 2017 telde Infrabel 16 dochterondernemingen en vennootschappen met deelneming. In 15 van deze vennootschappen worden mandaten uitgeoefend door leden van de beheersorganen of door personeelsleden van Infrabel.

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

- De heer Luc LALLEMAND, Voorzitter TUC RAIL, bestuurder EESV Rail Freight Corridor North Sea-Mediterranean, bestuurder HR Rail;
- de heer Luc VANSTEENKISTE, bestuurder TUC RAIL, voorzitter CCB, Woodprotect Belgium;
- mevrouw Ann BILLIAU, bestuurder TUC RAIL, voorzitter EESV Rail Freight Corridor North Sea-Mediterranean, vice-voorzitter RailNet Europe;
- de heer Dirk DEMUYNCK, gedelegeerd bestuurder TUC RAIL (tot 31/03/2017), voorzitter Ixilio (tot 02/01/2017);
- de heer Jochen BULTINCK, gedelegeerd bestuurder TUC RAIL (vanaf 01/04/2017);
- mevr. Christine VANDERVEEREN, bestuurder TUC RAIL, bestuurder Ixilio (tot 02/01/2017), voorzitter SPV 162, voorzitter SPV Zwankendamme, voorzitter SPV Brussels Port, bestuurder Rail Facilities, bestuurder AlphaCloud;
- de heer Eric MERCIER, gedelegeerd bestuurder Ixilio (tot 02/01/2017), bestuurder TUC RAIL (vanaf 02/01/2017), voorzitter AlphaCloud,
- mevrouw Cecilia MAES, bestuurder Ixilio (tot 02/01/2017), bestuurder SPV Zwankendamme, bestuurder SPV 162, bestuurder SPV Brussels Port, bestuurder van CCB en bestuurder Woodprotect Belgium;
- de heer Koen DE WITTE, bestuurder SPV Zwankendamme, bestuurder SPV 162, bestuurder SPV Brussels Port;
- de heer Alex RAVIART, bestuurder Ixilio (tot 02/01/2017);
- de heer Richard MARCELIS, bestuurder CCB, Woodprotect Belgium, Greensky en SPS Fin;
- de heer Paul GODART, bestuurder Woodprotect Belgium, bestuurder CCB;
- de heer Michel GEUBELLE, lid Management Board EESV Corridor Rhine-Alpine, lid Management Board EESV Rail Freight Corridor North Sea-Mediterranean, lid Management

Board EESV Rail Freight Corridor North Sea-Baltic, vertegenwoordiger van Infrabel op de General Assembly van RailNet Europe;

- de heer Frédéric NYSENS, bestuurder Liège Carex

## Governance Charter van de dochterondernemingen

Het Governance Charter richt zich tot de vertegenwoordigers van Infrabel in de dochterondernemingen. Het Charter garandeert het recht op informatie van de aandeelhouder Infrabel ten opzichte van zijn dochterondernemingen, kleindochterondernemingen of deelnemingen.

De sleutelpunten van het Charter zijn:

- Infrabel beschikt over het recht om controle uit te oefenen over de bedrijfsvoering van zijn dochterondernemingen, kleindochterondernemingen of deelnemingen, maar het mag zich niet inlaten met hun interne organisatie of het beheer van hun bedrijfsvoering en dient hun autonomie te allen tijde te respecteren;
- het controlerecht van Infrabel, waarvan in voorgaande alinea sprake, gaat niet verder dan wat uitdrukkelijk is vastgelegd in het Wetboek van Vennootschappen, de rechtsleer of rechtspraak;
- de richtlijnen betreffende het statuut van de vertegenwoordigers van Infrabel wanneer ze een mandaat in een dochteronderneming, een kleindochteronderneming of vennootschap waarin Infrabel een deelneming bezit, uitoefenen, hoe ze worden gekozen binnen Infrabel, welke ideeën ze mogen overbrengen in de beheersorganen waarin ze Infrabel vertegenwoordigen, of hoe de informatie tussen Infrabel, zijn dochterondernemingen, kleindochterondernemingen of deelnemingen wordt meegedeeld;
- indien er binnen de dochterondernemingen, kleindochterondernemingen of deelnemingen van Infrabel comités worden opgericht, wordt de informatie via hun tussenpersoon meegedeeld aan Infrabel.

De vertegenwoordigers van Infrabel verklaren zich akkoord met het charter door een verklaring van aanvaarding behoorlijk in te vullen en te ondertekenen waarvan het origineel aan de dienst Legal Affairs wordt bezorgd.

Met het oog op een coherente toepassing van het Charter, de vrijwaring van de vastgelegde principes en een eenduidige interpretatie en naleving ervan, is de dienst Legal Affairs van Infrabel de “bewaarder” van het Charter.

## Vergoedingen

Alle voornoemde mandaten zijn onbezoldigd<sup>6</sup>.

---

6. Behalve het mandaat van bestuurder van Greensky van dhr. Richard MARCELIS, waarvan de bezoldiging integraal wordt afgestaan aan Infrabel



# Remuneratieverslag

## Introductie

***Remuneratiebeleid voor de bestuurders, de leden van het directiecomité, de overige directieleden en de personen belast met het dagelijks beheer van de vennootschap, en om de individuele remuneratie te bepalen van bestuurders, leden van het directiecomité, overige directieleden en personen belast met het dagelijks bestuur van de vennootschap .***

### **Raad van Bestuur**

De gehanteerde procedure is conform de door artikel 22 van de statuten voorgeschreven procedure: *“De Algemene Vergadering stelt de bezoldiging van de leden van de Raad van Bestuur vast op voorstel van het benoemings- en bezoldigingscomité.”*

### **Directiecomité**

De gehanteerde procedure is conform artikel 211, §2, 2 van de Wet 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven:

*“Op voorstel van het benoemings- en bezoldigingscomité bepaalt de Raad van Bestuur de bezoldiging en de voordelen die worden toegekend aan de leden van het directiecomité en aan de hogere kaderleden. Het comité volgt deze aangelegenheden continu op.”*

***Remuneratiebeleid dat werd gehanteerd tijdens het door het jaarverslag behandelde boekjaar***

### **Raad van Bestuur**

De bezoldiging van de voorzitter bestaat uit een vast jaarlijks gedeelte van €27.200 en een variabel gedeelte dat bestaat uit de zitpenningen voor de vergaderingen.

Deze zitpenningen bedragen:

- € 500 per raad;
- € 400 per Comité waaraan hij deelneemt.

Bovendien geniet hij een jaarlijkse vergoeding van €2.400 voor werkingskosten.

De bezoldiging van de andere bestuurders (behalve de gedelegeerd bestuurder) bestaat uit een vast jaarlijks gedeelte van €13.600 en een variabel gedeelte dat bestaat uit de zitpenningen.

Deze zitpenningen bedragen:

- € 500 per raad;
- € 400 per vergadering van de andere Comités.

Bovendien ontvangen ze een jaarlijkse vergoeding van €1.200 voor werkingskosten.

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

### **Directiecomité**

Als tegenprestatie voor de uitoefening van hun mandaat, ontvangen de directeuren-generaal een vaste verloning en een maandelijkse functievergoeding, vakantiegeld, jaarpremie, evenals op een variabele beheerspremie.

De bezoldiging is in overeenstemming met de afspraken die in 2014 met de voogdijoverheid werden gemaakt, meer bepaald een vaste verloning van €180.000 en maximum €50.000 variabele verloning per jaar (deze bedragen worden geïndexeerd).

Er worden voor de twee volgende boekjaren geen wijzingen in het remuneratiebeleid verwacht.



### **Gedelegeerd bestuurder**

Als tegenprestatie voor de uitoefening van zijn mandaat, ontvangt de gedelegeerd bestuurder volgende emolumenten:

- een vast gedeelte van €230.000 bruto per jaar, betaalbaar in twaalf mensualiteiten van €19.166,67;
- een variabel gedeelte van ten hoogste €60.000 bruto per jaar, waarvan het bedrag wordt bepaald door de Raad van Bestuur van Infrabel op basis van de verwezenlijking van de door de Raad van Bestuur van Infrabel vastgelegde doelstellingen.

Deze bedragen worden jaarlijks geïndexeerd.

Alle kosten die de gedelegeerd bestuurder maakt voor de uitoefening van zijn mandaat zijn voor rekening van Infrabel.

Infrabel draagt de kosten voor de verzekeringspremies voor een verzekeringsdekking conform de markt op het vlak van aansprakelijkheid voor de uitoefening van het mandaat van gedelegeerd bestuurder en het mandaat van bestuurder.

### **Terugvorderingsbepalingen**

Het contract bevat geen bepalingen over een recht op terugvordering, in het voordeel van het bedrijf, van de variabele verloning ten aanzien van de leden van het directiecomité indien deze verloning werd toegekend op basis van onvolledige financiële informatie.

Gezien de KPI voor de bepaling van de financiële verloning niet in hoofdzaak afhangen van financiële informatie, wordt het niet noodzakelijk geacht om een dergelijke bepaling te voorzien.



**Bestuurdersvergoeding en andere remuneratie van niet-uitvoerende bestuurders en uitvoerende managers in hun hoedanigheid van lid van de raad m.b.t. het boekjaar dat door het beheerverslag wordt behandeld.**

Naam	Aanwezigheid op de vergaderingen van de raad en de comités van Infrabel			Brutobezoldiging van de bestuurders
	Raad (totaal: 10)	Auditcomité (totaal: 5)	Benoemings- en bezoldigingscomité (totaal: 3)	Raad en andere comités (€)
HERMAN DE BODE	10		3	33.400,04
Maria VAN DE WIELE	10	5		20.599,96
Laurent VRIJDAGHS	10	5		20.599,96
Jan CORNILLIE	8		3	18.799,96
Jacques ETIENNE	10		3	19.799,96
Sylvianne PORTUGAELS	10			18.599,96
Ruben LECOK	10	5		20.599,96
Pierre PROVOST	10	2		19.399,96
Karin GENOE	9			18.099,96
Florence REUTER	10			18.599,96
Ingrid CEUSTERS	9			18.099,96
Karel STESENS	9			18.099,96
Antoine DE BORMAN	10			18.599,96

De jaarlijkse vergoeding en zitpenningen worden enkel uitbetaald aan de niet-uitvoerende bestuurders. De gedelegeerd bestuurder ontvangt in de hoedanigheid van lid van de raad van bestuur, geen vergoeding.

### **Evaluatiecriteria voor de vergoeding van de uitvoerende managers gebaseerd op prestaties**

De raad van bestuur van 28 mei 2009 ging, op voorstel van het benoemings- en bezoldigingscomité, akkoord met de invoering van de principes van performance management, voor de CEO en de directeurs-generaal en voor het hoger kader.

De raad legde de beoordelingscriteria vast aan de hand van effectieve targets, minima en maxima.

De targets worden elk jaar vastgelegd voor het daaropvolgende jaar. De variabele verloningen voor de CEO en de directeurs-generaal worden berekend aan de hand van de gerealiseerde scores.

Voor de overige leidinggevenden, Heads of, Managers en topexperten werd een performance management proces I-perform ingevoerd dat deels rekening houdt met de methode voor de leden van het directiecomité maar ook meer specifieke elementen introduceert eigen aan het resultaten-domein van elke leidinggevende.

De objectieve beoordeling gebeurt op grond van de bedrijfsresultaten, onderverdeeld in zes grote deelgebieden.

Het respectievelijke gewicht dat aan elk van de deelgebieden wordt toegekend, is verschillend voor de CEO en de verschillende directeurs-generaal, afhankelijk van het belang hiervan voor de desbetreffende functie.

	CEO	Directeurs-generaal
1. Veiligheid	20 %	van 20 tot 25 %
2. Stiptheid	17,5 %	van 15 tot 21,5 %
3. Financiële resultaten	15 %	van 5 tot 15 %
4. Uitvoering van de investeringen	5 %	van 5 tot 25 %
5. Uitvoering van het strategisch	7,5 %	van 8,5 tot 10 %
6. Uitvoering van het beheerscon-	15 %	van 5 tot 7,5 %
SUBTOTAAL	80 %	80 %
Individuele beoordeling	20 %	20 %
TOTAAL	100 %	100 %

De raad van bestuur van 28 november 2017 ging, op voorstel van het benoemings- en bezoldigingscomité, akkoord met de vereenvoudiging van het Performance Management-systeem. Dit nieuwe systeem zal toegepast worden met ingang van 1 januari 2018.

**Remuneratie van de CEO voor het door het jaarverslag behandelde boekjaar**

Aan de CEO betaalde langetermijn-cashbonus m.b.t. het door het jaarverslag behandelde boekjaar	
Naam	Luc LALLEMAND
Status	De voorschriften van art. 209 van de wet van 21 maart 1991 voor de leden van het directiecomité (zie verder deel 6) zijn ook van toepassing op de gedelegeerd bestuurder.
Vaste verloning	239.851,64 € brutovergoeding als zelfstandige (voor de periode van 1 januari 2017 tot 31 december 2017)
Variabele verloning	62.570,00 € (voor de periode van 1 januari 2017 tot 31 december 2017 en te storten in 2018)
TOTAAL	302.421,64 €
Pensioen	<p>Er is geen aanvullend pensioenplan voorzien. Er is ook geen groepsverzekering voorzien.</p> <p>In geval van pensionering of overlijden, tijdens of na de uitoefening van het mandaat, zal de wedde die als basis dient voor de berekening van het rustpensioen (of overlevingspensioen) van de degene die de functies van gedelegeerd bestuurder uitoefent of uitgeoefend heeft, als volgt vastgesteld worden: in de maand die aan de pensionering voorafgaat of in de maand van het overlijden in dienst zal er een wedde toegekend worden die rekening houdt met de duur van de vervulde diensten, zowel in de lagere functies als in die van gedelegeerd bestuurder, en die bijgevolg de som van twee deelbedragen zal omvatten:</p> <p>a. een deelbedrag berekend op basis van de laatste globale wedde die de betrokkene op het ogenblik van zijn pensionering (of van zijn overlijden in dienst) bereikte in de lagere functie, vermenigvuldigd met een breuk waarvan de noemer het geheel van de jaren dienst vertegenwoordigt en de teller dezelfde diensten, geen rekening houdend met die welke als directeur-generaal werden gepresteerd;</p> <p>b. een deelbedrag berekend op basis van de laatste globale wedde die de betrokkene genoot als gedelegeerd bestuurder vermenigvuldigd met een breuk waarvan de noemer het geheel van de jaren dienst vertegenwoordigt en de teller de als gedelegeerd bestuurder gepresterde jaren.</p>
Andere voordelen	Bedrijfswagen als voordeel in natura voor € 4.173,51.
Aan de CEO betaalde langetermijn-cashbonus m.b.t. het boekjaar	Geen

**Op globale basis en m.b.t. het door het beheerverslag behandelde boekjaar: de bezoldiging van de andere leden van het uitvoerend management.**

**Op globale basis, de langetermijncash, die m.b.t. het tijdens het jaarverslag behandelde boekjaar is betaald aan de andere leden van het uitvoerende management (met uitsluiting van de CEO).**

Alle leden van het directiecomité met uitsluiting van de gedelegeerd bestuurder	
Status	<p>De leden van het directiecomité kunnen contractueel of statutair zijn.</p> <p>Conform art. 209 van de wet van 21 maart 1991 worden de rechten, met inbegrip van de bezoldiging, en plichten van de gedelegeerd bestuurder en van de andere leden van het directiecomité, enerzijds, en van Infrabel, anderzijds, geregeld door een bijzondere overeenkomst tussen de partijen.</p> <p>Voor de statutairen voorziet deze bijzondere overeenkomst dat, de algemeen directeur, voor de duur van zijn mandaat verlof zonder wedde krijgt, met behoud van zijn rechten op bevordering, loonsverhoging en pensioen.</p> <p>Conform de HR-regels bepaald door HR-Rail, behouden de leden hun graad en worden belast met de functie van directeur-generaal.</p> <p>Voor contractuele leden voorziet deze bijzondere overeenkomst, voor de duur van het mandaat, de opschorting van de arbeidsovereenkomst van onbepaalde duur die van kracht was voor de aanstelling als lid van het Directiecomité.</p> <p>Bij verstrijken van het mandaat wordt de arbeidsovereenkomst onmiddellijk terug van kracht.</p>
Vaste verloning	€ 574.767,08 bruto basisloon (vakantiegeld inbegrepen)
Variabele verloning	133.020,79 € (voor de periode van 1 januari 2017 tot 31 december 2017 en te storten in 2018)
TOTAAL	€ 707.787,87 €

Pensioen	<p>Voor de statutaire leden:</p> <p>Er is geen aanvullend pensioenplan voorzien. Er is ook geen groepsverzekering voorzien.</p> <p>In geval van pensionering of overlijden, tijdens of na de uitoefening van het mandaat, zal de wedde die als basis dient voor de berekening van het rustpensioen (of overlevingspensioen) van degene die de functies van directeur-generaal uitoefent of uitgeoefend heeft, als volgt vastgesteld worden: in de maand die aan de pensionering voorafgaat of in de maand van het overlijden in dienst zal er een wedde toegekend worden die rekening houdt met de duur van de vervulde diensten, zowel in de lagere functies als in die van directeur-generaal, en die bijgevolg de som van twee deelbedragen zal omvatten:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. een deelbedrag berekend op basis van de laatste globale wedde die de betrokkene op het ogenblik van zijn pensionering (of van zijn overlijden in dienst) bereikte in de lagere functie, vermenigvuldigd met een breuk waarvan de noemer het geheel van de jaren dienst vertegenwoordigt en de teller dezelfde diensten, geen rekening houdend met die welke als directeur-generaal werden gepresteerd;</li> <li>b. een deelbedrag berekend op basis van de laatste globale wedde die de betrokkene op het ogenblik van zijn pensionering (of van zijn overlijden in dienst) bereikte in de lagere functie, vermenigvuldigd met een breuk waarvan de noemer het geheel van de jaren dienst vertegenwoordigt en de teller dezelfde diensten, geen rekening houdend met die welke als directeur-generaal werden gepresteerd;</li> </ol> <p>Voor de contractuele leden:</p> <p>De bijzondere overeenkomst voorziet een groepsverzekering die standaard van kracht is in het verzekeringsreglement dat van toepassing is op de contractuele hogere kaderleden van de Belgische Spoorwegen.</p>
Andere voordelen	Bedrijfswagen als voordeel in natura voor € 11.607,88
Langetermijn-cashbonus	Geen



**Aantal en voornaamste kenmerken van de aandelenopties of andere rechten die tijdens het boekjaar zijn toegekend aan de diverse uitvoerende managers (met inbegrip van de CEO)**

**Op individuele basis:**

**Aantal en voornaamste kenmerken van de aandelenopties of andere rechten die tijdens het boekjaar zijn toegekend aan de diverse uitvoerende managers (met inbegrip van de CEO)**

**Op individuele basis:**

**Aantal en voornaamste kenmerken van de tijdens het boekjaar uitgeoefende of vervallen aandelenopties of andere rechten van de diverse uitvoerende managers (met inbegrip van de CEO)**

Nihil.

**Op individuele basis:**

**De voornaamste bepalingen van de contractuele relatie betreffende vertrekvergoeding met de CEO en met elk van de andere uitvoerende managers.**

**Motivering en beslissing van de raad van bestuur inzake vertrekvergoeding.**

De bijzondere overeenkomst die de wederzijdse rechten en plichten tussen Infrabel en de heer Luc LALLEMAND als gedelegeerd bestuurder vastlegt, voorziet inzake vertrekvergoeding:

*De overeenkomst neemt van rechtswege een einde zonder vooropzegging noch vergoeding op 12 november 2019.*

*De gedelegeerd bestuurder kan op ieder ogenblik de overeenkomst die hem met Infrabel bindt, beëindigen mits een opzegging van drie maanden.*

*Voor zover de Koning het mandaat van de gedelegeerd bestuurder heeft beëindigd voor het einde van de overeenkomst, kan Infrabel het mandaat beëindigen mits het betalen van een verbrekingsvergoeding die gelijk is aan twaalf maanden vaste vergoeding.*

*Infrabel stelt onmiddellijk een einde zonder opzegging noch vergoeding aan deze overeenkomst, als de Koning het mandaat van gedelegeerd bestuurder beëindigt als gevolg van een zware fout.*

De nieuwe bijzondere overeenkomst die de wederzijdse rechten en plichten tussen Infrabel, HR-Rail en de directeur-generaal vastlegt, goedgekeurd door de raad van bestuur van 25 maart 2014, voorziet inzake vertrekvergoeding:

*In geval van ontslagname in de loop van het mandaat van algemeen directeur of in geval van niet-hernieuwing van dat mandaat, zal hij/zij teruggeplaatst worden in de graad van directeur; hij wordt alsdan bezoldigd overeenkomstig de geldelijke voorwaarden verbonden aan die graad.*

*Bij beëindiging van het mandaat vóór het verstrijken van de normale vervaldatum ervan ingevolge ontslag door de raad van bestuur, en tenzij de raad van bestuur dit voordeel als ongegrond beschouwt volgens het tuchtstatuut en de rechtspraak van toepassing bij HR Rail, behoudt hij/zij, vanaf de datum van de beëindiging van het mandaat, gedurende twaalf maanden de geldelijke toestand verbonden aan de functie van directeur-generaal en wordt nadien teruggeplaatst in de graad van directeur en bezoldigd overeenkomstig de geldelijke voorwaarden verbonden aan die graad.*

Opgemaakt te Brussel op 16 april 2018,



**Herman De Bode**

Voorzitter raad  
van bestuur



**Luc Lallemand**

Gedelegeerd bestuurder